



RAE VALD

RAE VALLA PÕHJAPIIRKONNA ÜLDPLANEERING

AVALIK ARUTELU



RAE VALLA PÕHJAPIIRKONNA ÜLDPLANEERINGU MENETLUS

- 15.november 2016 üldplaneeringu (ÜP) ja keskkonnamõjus strateegilise hindamise (KSH) algatamine
- 2017 kevadel viidi läbi elanike küsitlus
- 04.juuli 2017 kinnitati ÜP lähteseisukohad ja KSH kava
- 2017 sügisel telliti üldplaneeringule alusuuringud: Liikuvusuuring, Põllumajandusmaade ja Rohevõrgustike uuring, koostati valla Mürakaart
- 07.juuni ja 14.juuni 2018 (arvamusi sai esitada kuni 01.september 2018) Eskiislahenduse ja alusuuringute tutvustus
- 01.-30.september 2019 ÜP ja KSH eelnõu avalikustamine
- 12.november 2019 avalik arutelu
- 2020 aastal toimus ÜP ja KSH aruande kooskõlastamine ametiasutusega
- November 2020 telliti "Tallinna Lennujaama ja Jüri aleviku vahelise ala kergrööbastranspordiga ühendamise eskiisprojekt"
- 20.aprill 2021 ÜP vastuvõtmine, KSH tunnistati nõuetele vastavaks ja ÜP suunati avalikustamisele
- 05.juuni – 05.juuli 2021 toimus avalikustamine, mille käigus laekus 225 kirjaga arvamusi

ÜP vastuvõtmine ja avalikustamisele suunamine ei tähenda, et see on lõplik lahendus, vaid et see on kooskõlastatud ametiasutuste poolt ja vastab valla ruumilise arengu eesmärkidele



RAE VALD

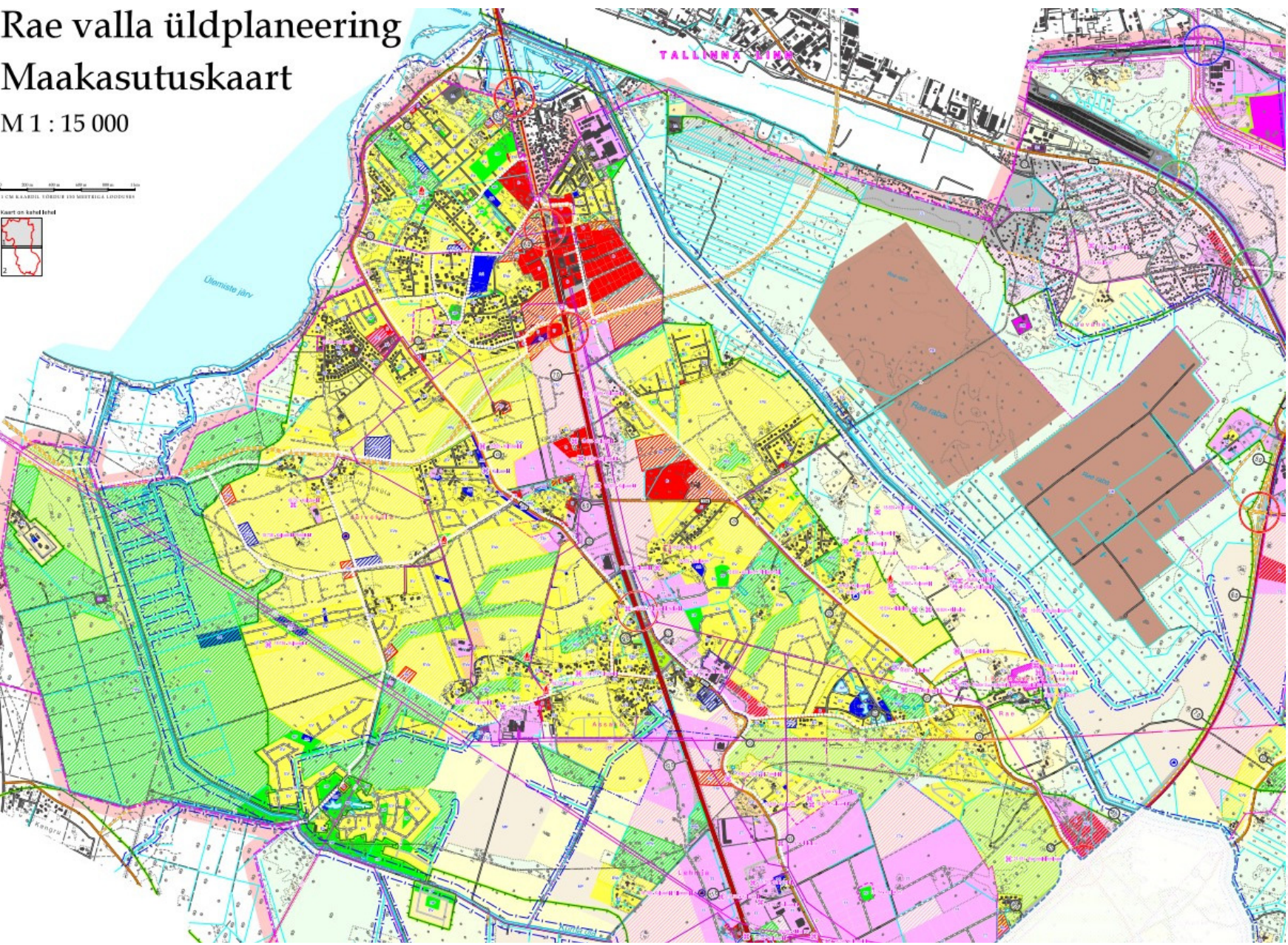
Rae valla üldplaneering

Maakasutuskaart

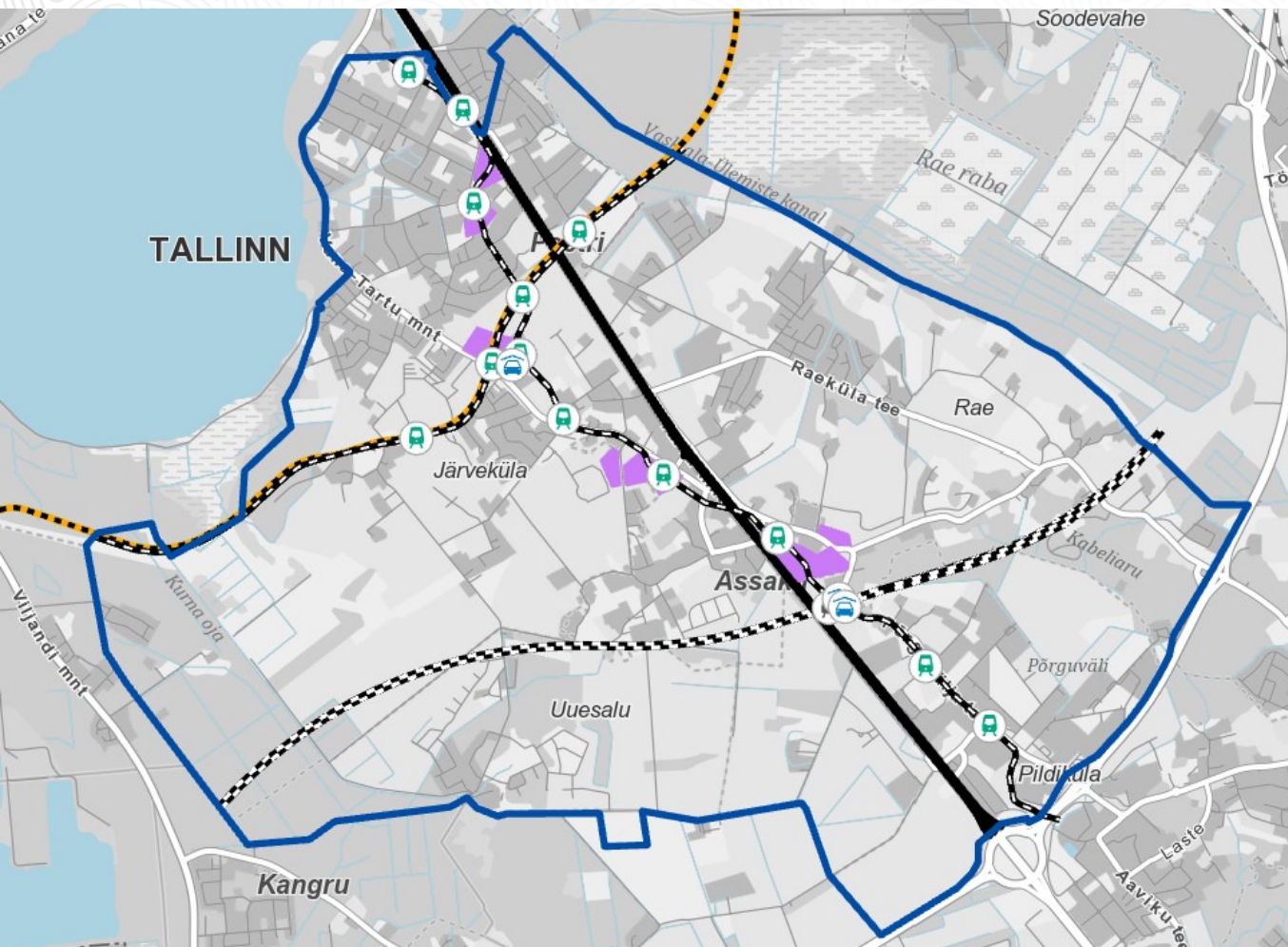
M 1 : 15 000

1 CM KAARDIL TÕRDELE 150 METERIGA LÕHDUSVEE

Kaart on kahelehelne



EESMÄRGID



Eesmärk 1

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

EESMÄRGID

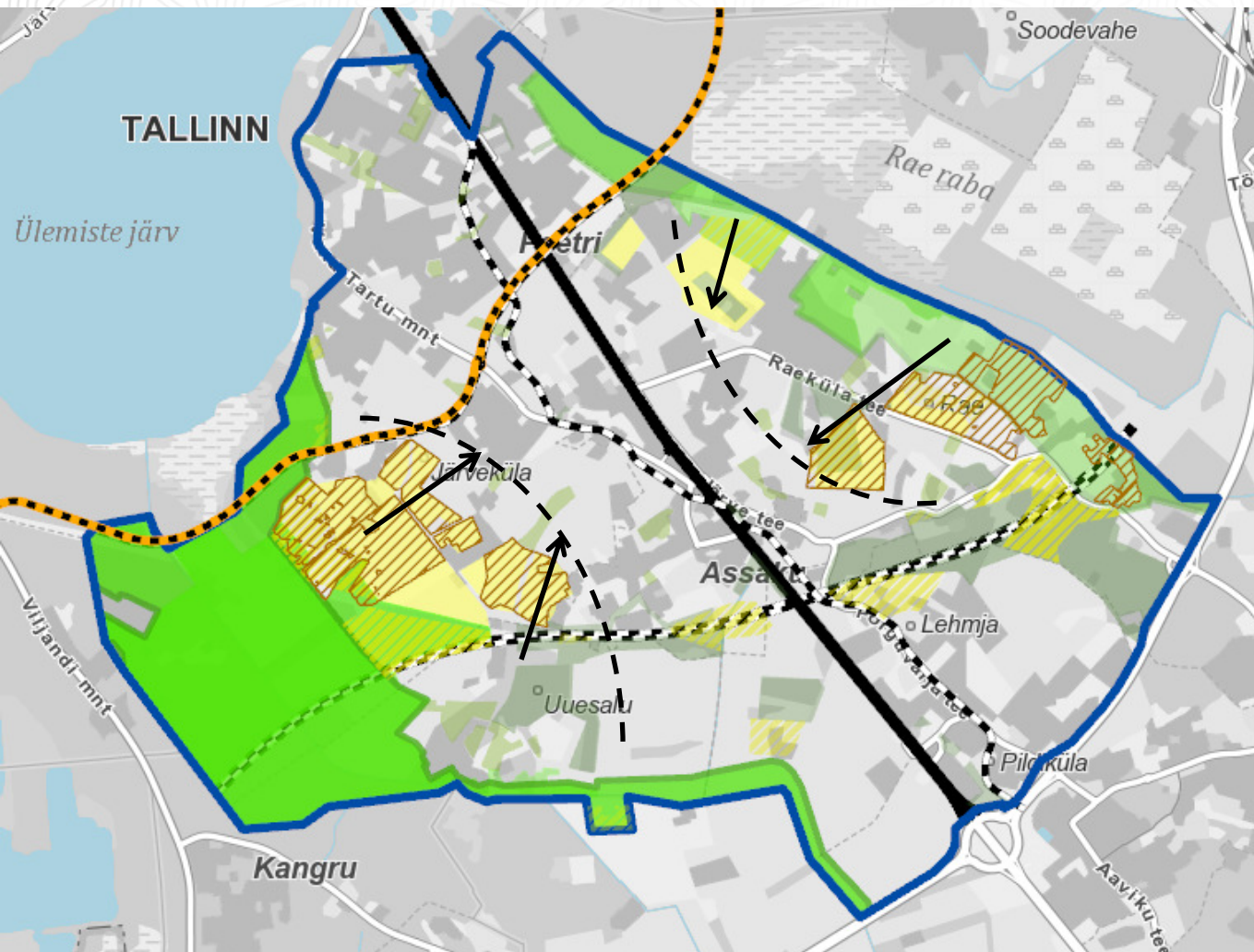


Eesmärk 2

Arengut soodustada ühistranspordi ja keskusalade sõlmpunktides.

See tähendab näiteks rongijaama, kergrööbasraudtee või bussipeatust, mis on ümbritsetud suure tihedusega segakasutusala ning keskusest eemale jäävad väiksema tihedusega piirkonnad. Tihedamad alad asuvad tavaliselt keskuse peatusest umbes 500-1000 m kaugusel, mida peetakse jalakäijatele sobivaks kõnnikauguseks. Keskustes on võimalik saavutada hea ligipääsetavus, koolide-lasteaedade lähedus ning reaalne võimalus teenuste ja linnalise keskkonna tekkimiseks.

EESMÄRGID



Eesmärk 3:

Arengu pidurdamine, loodusliku keskkonna säilitamine ja arengu teise etappi suunamine äärealadel.

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

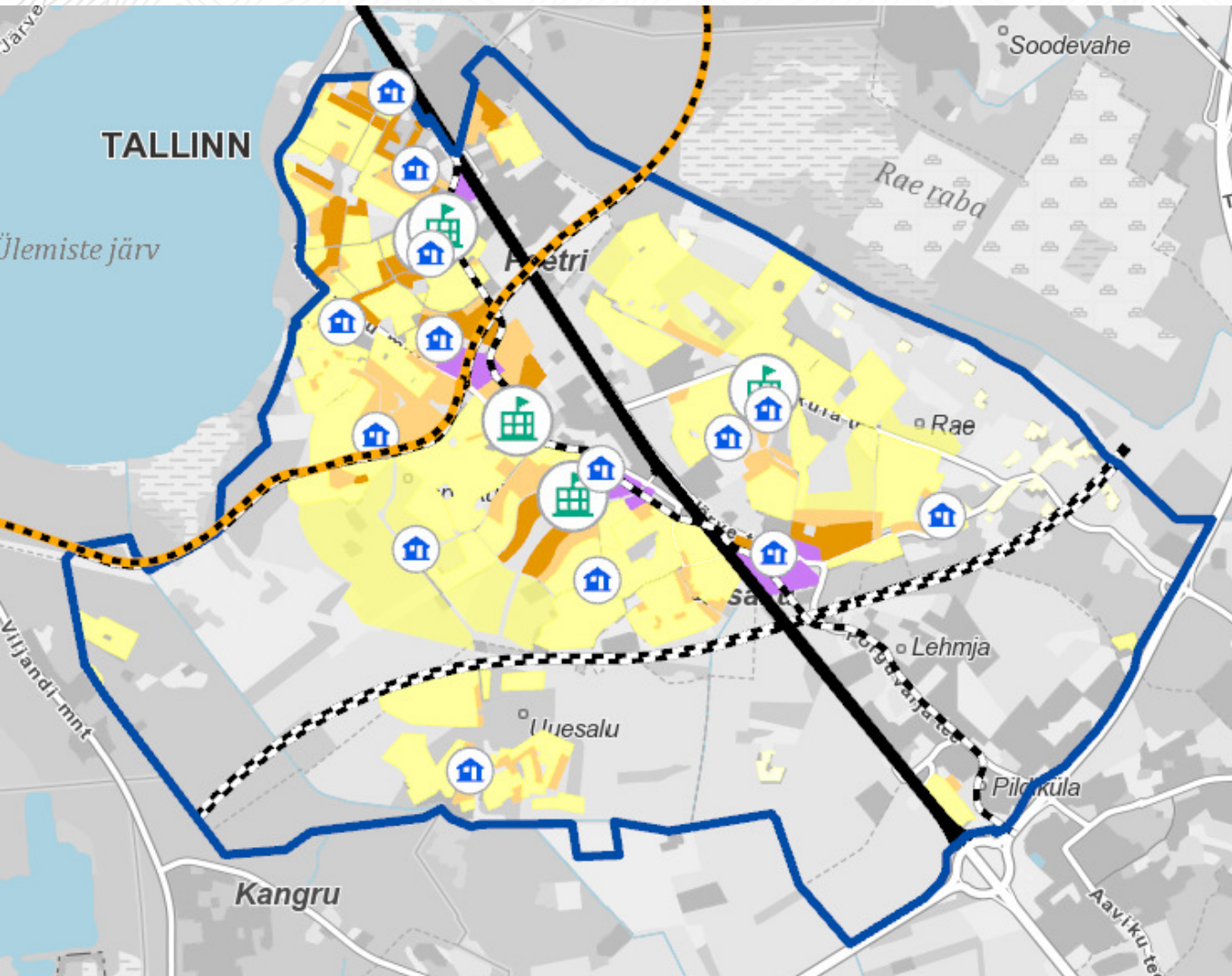
MIS ON PÕHJAPIIRKONNA ÜLDPLANEERINGUS TEISITI

- Maakasutuse juhtotstarvete alapid on täpsustatud.
- Täpsustatud on maakasutus- ja hoonestustingimusi maakasutuse ja piirkondade kaupa
- Planeeritud on keskusealad
- Rail Baltica trassi ümber asuva maa maakasutuse juhtotstarvet on muudetud
- Vastavalt planeeritavale maakasutusele on planeeritud täpne sotsiaalse taristu asukoht ja vajadus
- Ette on nähtud uued taristu objektid: autonoomne ühistransport, Rail Baltic rongitrass ja Tallinna lähiring
- Täpsustatud on kergteede asukohad ning planeeritud on sini-rohekoridorid
- Hajaasustusalad, hajaasutusele üleminekuvalad, ajaloolise asustusstruktuuriga alad, taastuenergia tootmiseks sobilikud alad



RAE VALD

SOTSIAALNE TARISTU



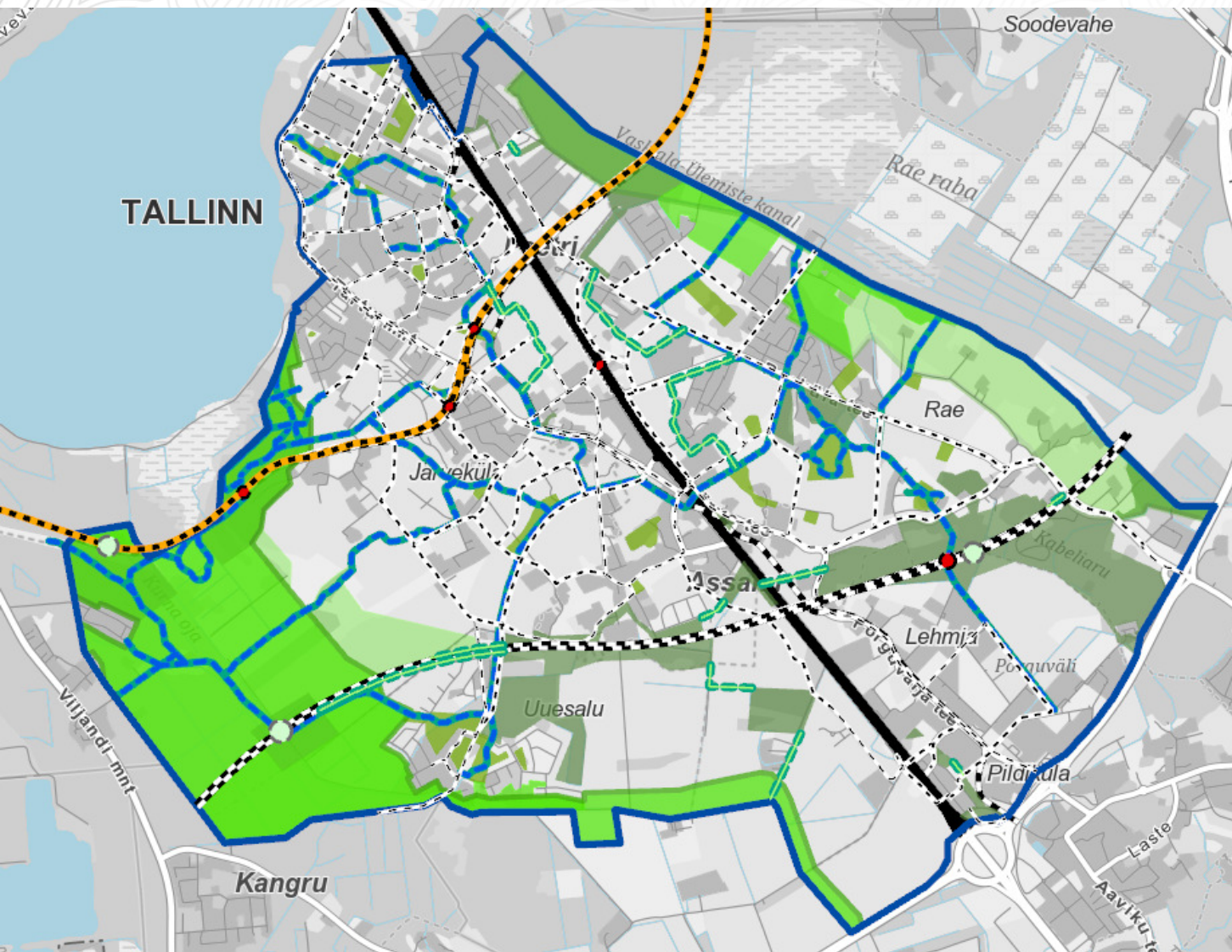
2021 ALGUSE SEIS

- elanikke 11 000
- lasteaiakohti 1 100 ~10%
- koolikohti 2 100 ~20%

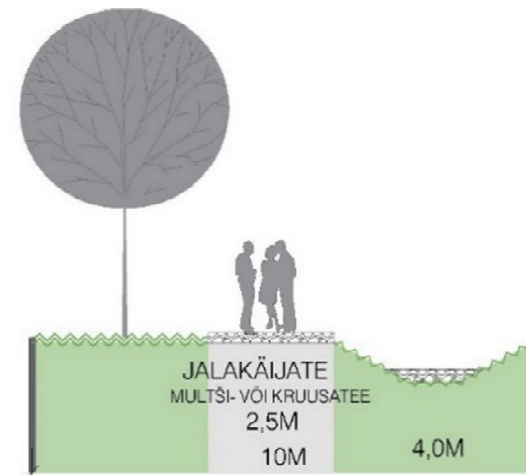
ÜLDPLANEERINGUGA VÕIMALIK

- elanikke max. 25 000
- lasteaiakohti 2 300 ~10%
- koolikohti 3 500 ~15%

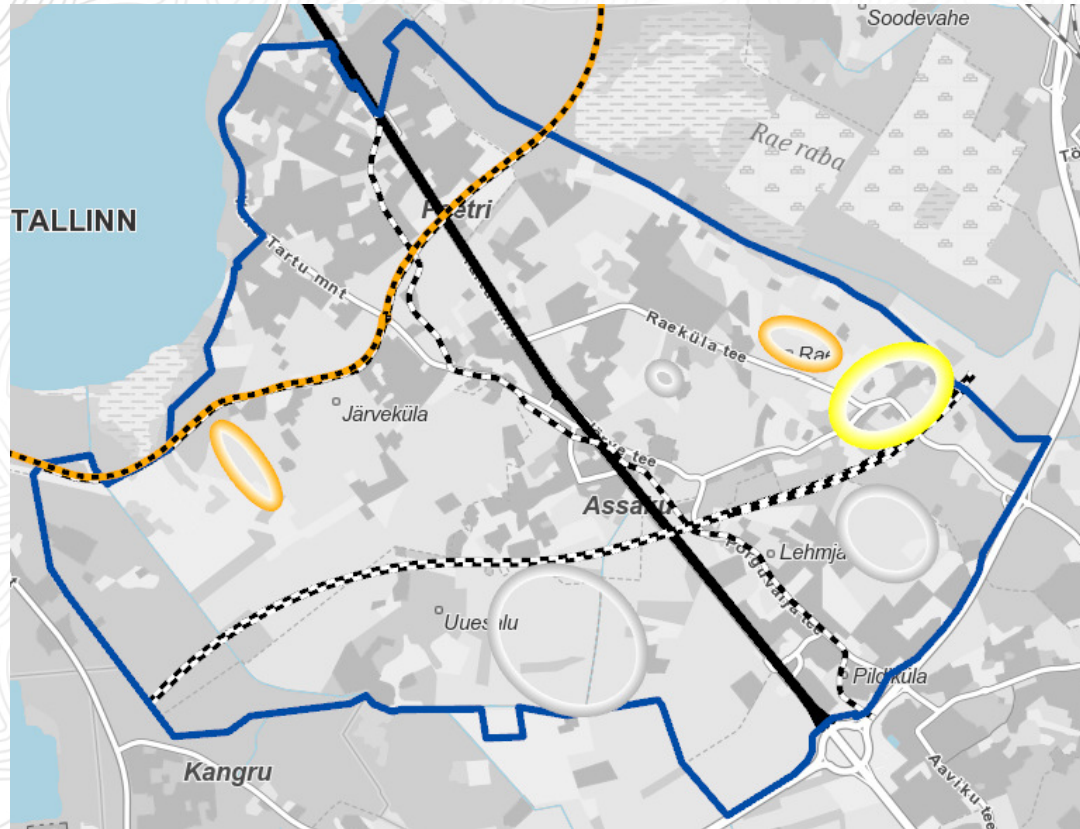
ROHEALAD JA KERGLIIKLUS



SINI-ROHEKORIDORID

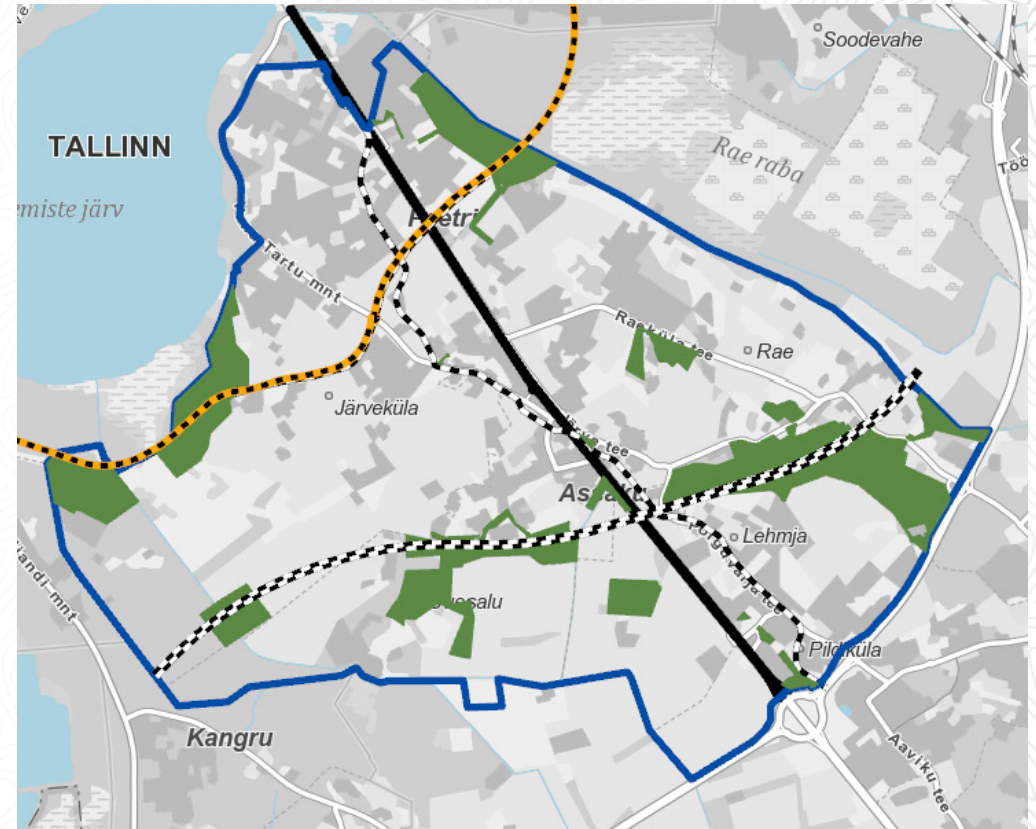


ERITINGIMUSTEGA ALAD



- Ajaloolise asustusstruktuuriga ala
- Hajaasustusele üleminekuala
- Taastuvenergia tootmiseks ettenähtud alad

TINGIMUSED KAITSEHALJASTUSMAAL



- Raied teostada üldjuhul maks. 1 ha lankidena.
- säilitada vähemalt 50m laiune kõrghaljastusega metsariba elamute ääres



RAE VALD

TARISTUOBJEKTID MÕJUALA KORIDORIDEGA

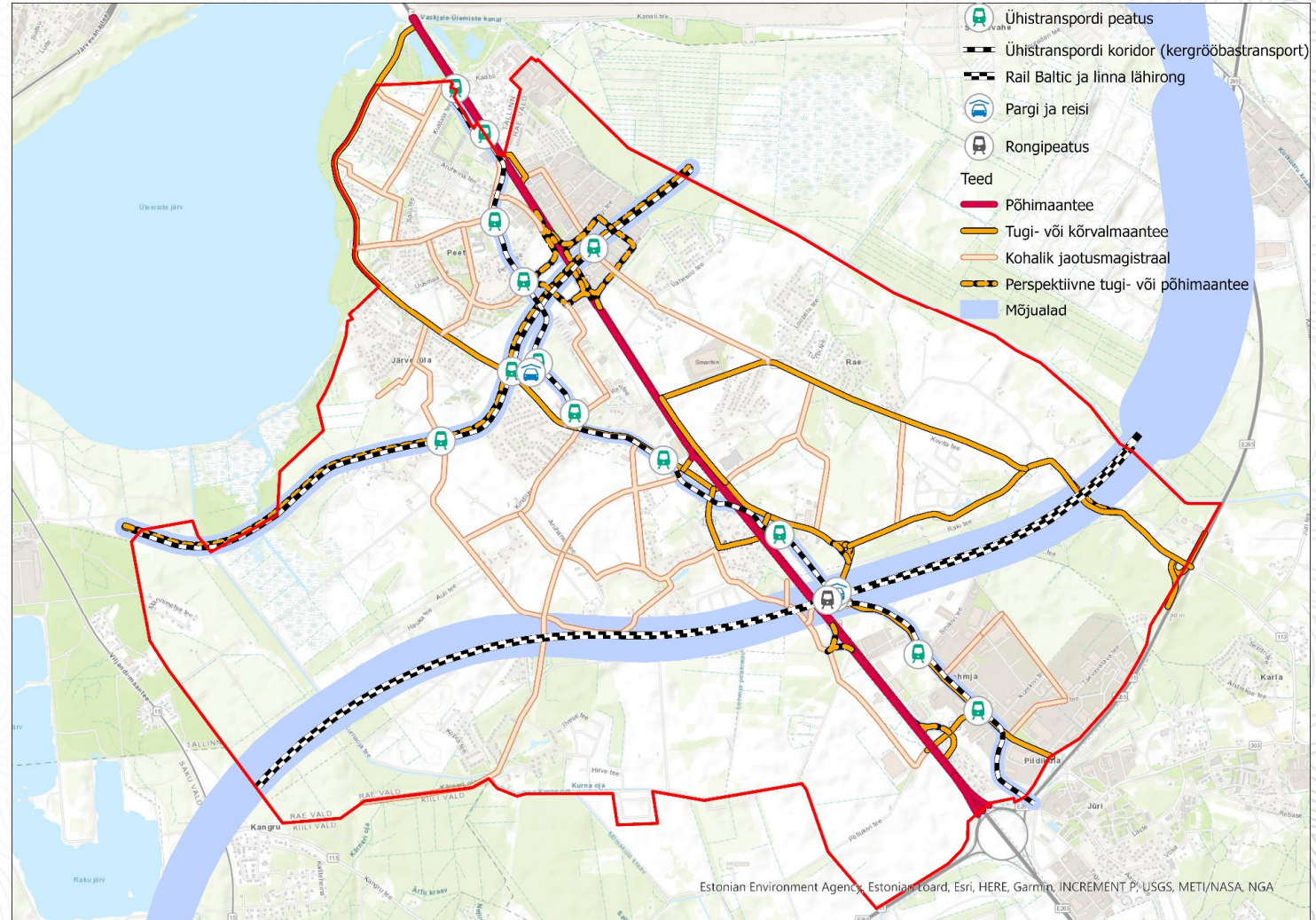
Perspektiivsetele taristuobjektidele on määratud kaardil **mõjuala koridorid**. Mõjuala ulatuses, mis on 60-150m, on taristu koridorist tulenev mõju tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu valdajaga.

Tallinna väike ringtee 150 m

Riiklikud uued kõrvalmaanteed 60m

Autonoomne ühistransport 100m

Rail Baltica (nihutamisruum) 350m



KESKKONNAMÕJU STRATEEGILINE HINDAMINE

Ettevaatusprintsipiist, üldplaneeringus toodud tingimustest ja KSH aruande erinevates osades toodud rakendamissoovitustest lähtuva planeerimise korral võib eeldada, et **üldplaneeringu ellu viimine ei too kaasa olulist negatiivset keskkonnamõju**. Aruandes välja toodud valik täiendavaid soovitusi, mis esitati planeeringule KSH läbiviimise käigus võimalike negatiivsete mõjude vältimiseks või positiivsete suurendamiseks on sisse kantud üldplaneeringu seletuskirja.

- Liikluslahendust oluliselt mõjutava detailplaneeringu juurde koostada **liiklusprognoos**, hinnata vastuvõtva tänava/ristmiku läbilaskvust ning töötada välja sobivad leevendavad meetmed.
- Ulatuslikud ja omavahel külgnevad elamualad (nt Järvekülas) liigendada ja elavdada kvartalite vaheliste **kõrghaljastatud rohealadega ja üldkasutatavate aladega** (lahenduse välja töötamine DP etapis).
- Ärimaade väljaarendamise (kaalutusotsuste langetamisel) lähtuda muuhulgas põhimõttelisest kontrollküsimumstikust, selgitamaks elamistingimuste halvenemise tõenäosust piirnevatel aladel (tegevusega kaasnev heide välisõhku või müra, mis võib levida elamumaadele; öine müra teke; häiringute vähendamiseks rakendatud meetmed; suurenev transpordikoormus; liikluslahenduse mõju liiklusohutusele ja elamualadele juurdepääsetavusele; vaadete sulgemine; miljööväärtused jms). Vajadusel nõuda vastavate eksperthinnangute/analüüside koostamist ja/või leevendusmeetmete rakendamist.



RAE VALD

KESKKONNAMÕJU STRATEEGILINE HINDAMINE

- Olemasoleva või perspektiivse põhimaantee äärde müratundlike hoonete või rajatiste (elamud, mänguväljakud, lasteaiaid jms) planeerimisel on soovituslik ehitusjoon vähemalt 300-400 m maanteest. Nimetatud vahemaad on võimalik vähendada täpsema asukohapõhise müraüraingu alusel ja/või sobivate **müraleevendusmeetmete** rakendamisel.
- Oluliste arendusalade puhul (näiteks keskusemaa juhtotstarbega alade planeerimisel) kaasata planeeringu või projekti koostamisse **maastikuarhitektid**, tagamaks sobivaima lahenduse välja töötamist.
- Kompaktse hoonestusega aladel, kus kinnistul on olemasolev puittaimestik (kõrghaljastus), teostada tegevuse planeerimisel **dendroloogiline uuring**.
- Arendustegevuste lubamisel **rohelise võrgustikku** on soovitav lähtuda põhimõttest, et säiliva n.ö vaba koridori laius peaks olema vähemalt 400 - 500 m. Vajadusel (olulise keskkonnamõju ilmnemise tõenäosuse korral) ja võimalusel rakendada kompensatsioonimeetmeid - asenduskoridor vms.
- **Lageraie** teostamisel rohekoridori planeeritud **ökodukti** piirkonnas (v.a otsene raudteetrassi koridor) tuleks raie järgselt metsakooslus taastada/uuendada, tagamaks ökodukti reaalse toimivus.
- Järveküla lääneosa elamumaade välja arendamisel **vaatekoridore** säilitamine avatud maastikele (vaated Liiva teelt läände).



RAE VALD

RAE VALLA PÕHJAPIIRKONNA AVALIKUSTAMINE

05.06. – 05.07.2021

ARVAMUSED 225 KIRJAGA:

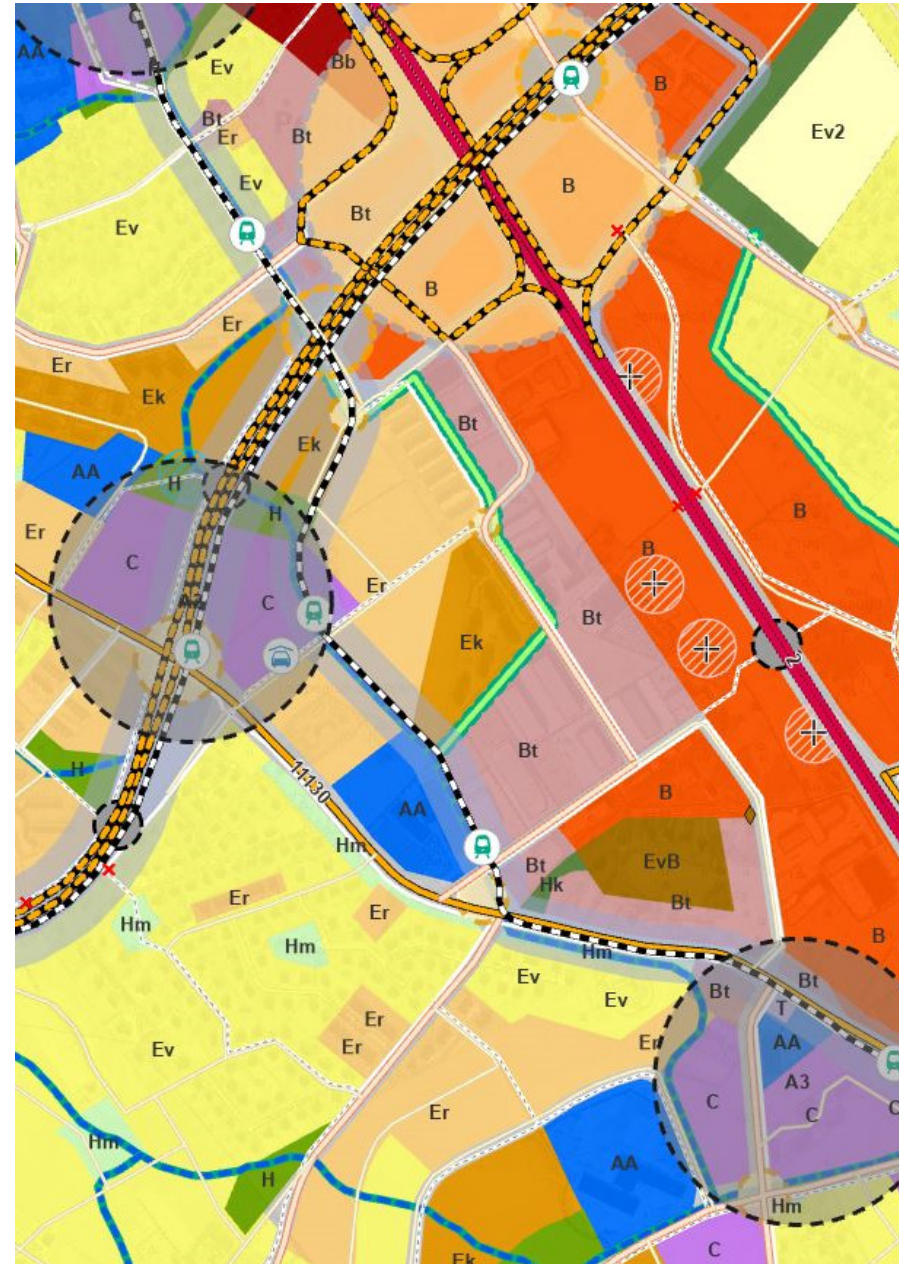
- 50 kirjaga esitati arvamusi taristule, nende hulgas domineerisid arvamused Tallinna väikese ringtee, Kungla tee ja Tähnase tee osas
- 47 kirjaga esitatud arvamus puudutas planeeritud maakasutust või hoonestus- ja ehitustingimusi
- 14 arvamust puudutasid erinevaid teisi teemasid
- 114 kirjaga esitati arvamus autonoomse ühistranspordikoridori valikule (trammile). Nendest omakorda olid osad kirjad vormistatud ühispöördumistena



RAE VALD

TARISTU

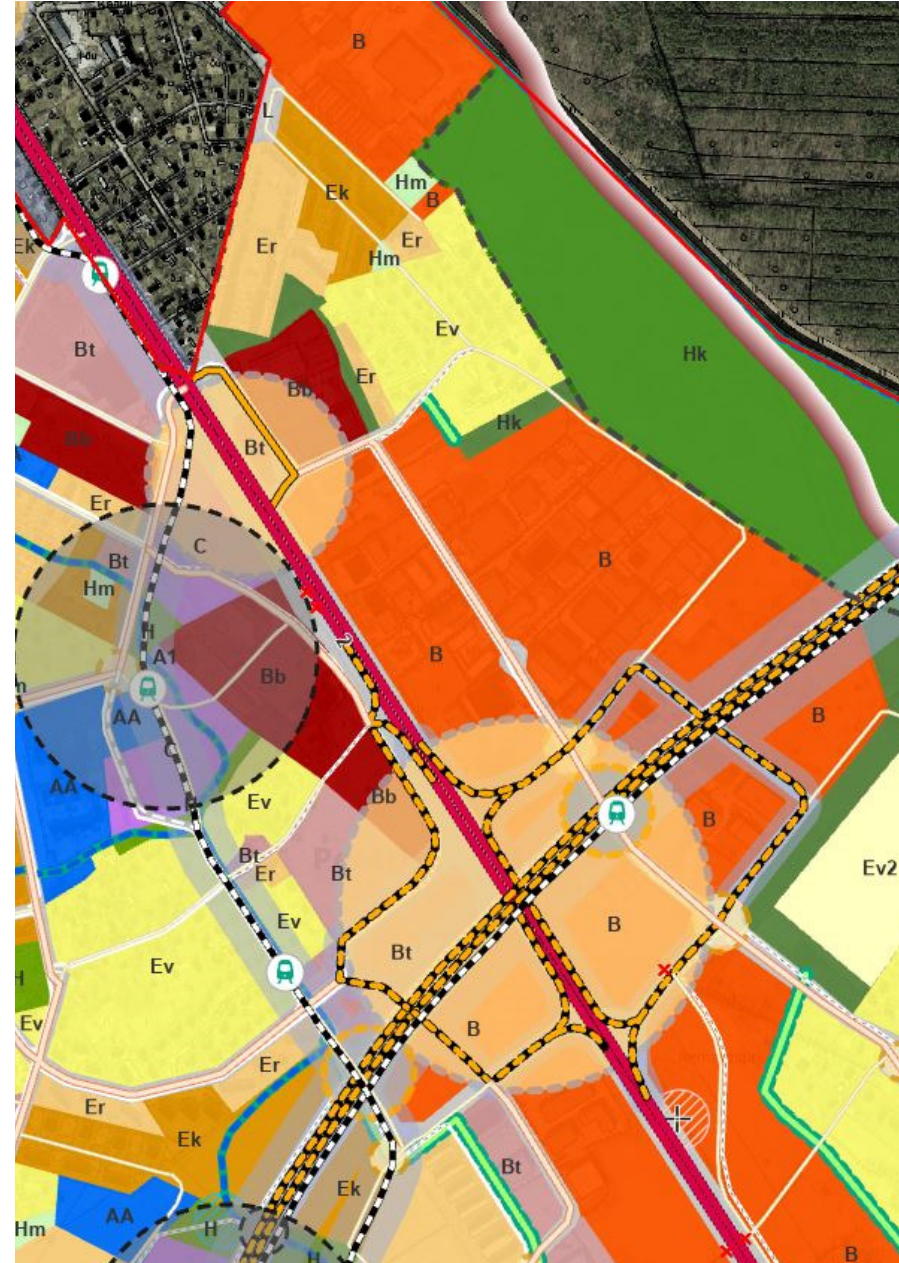
14 kirjaga arvamus Tallinna
väikese ringtee osas
1 vaie üldplaneeringu
vastuvõtmise otsusele



TARISTU

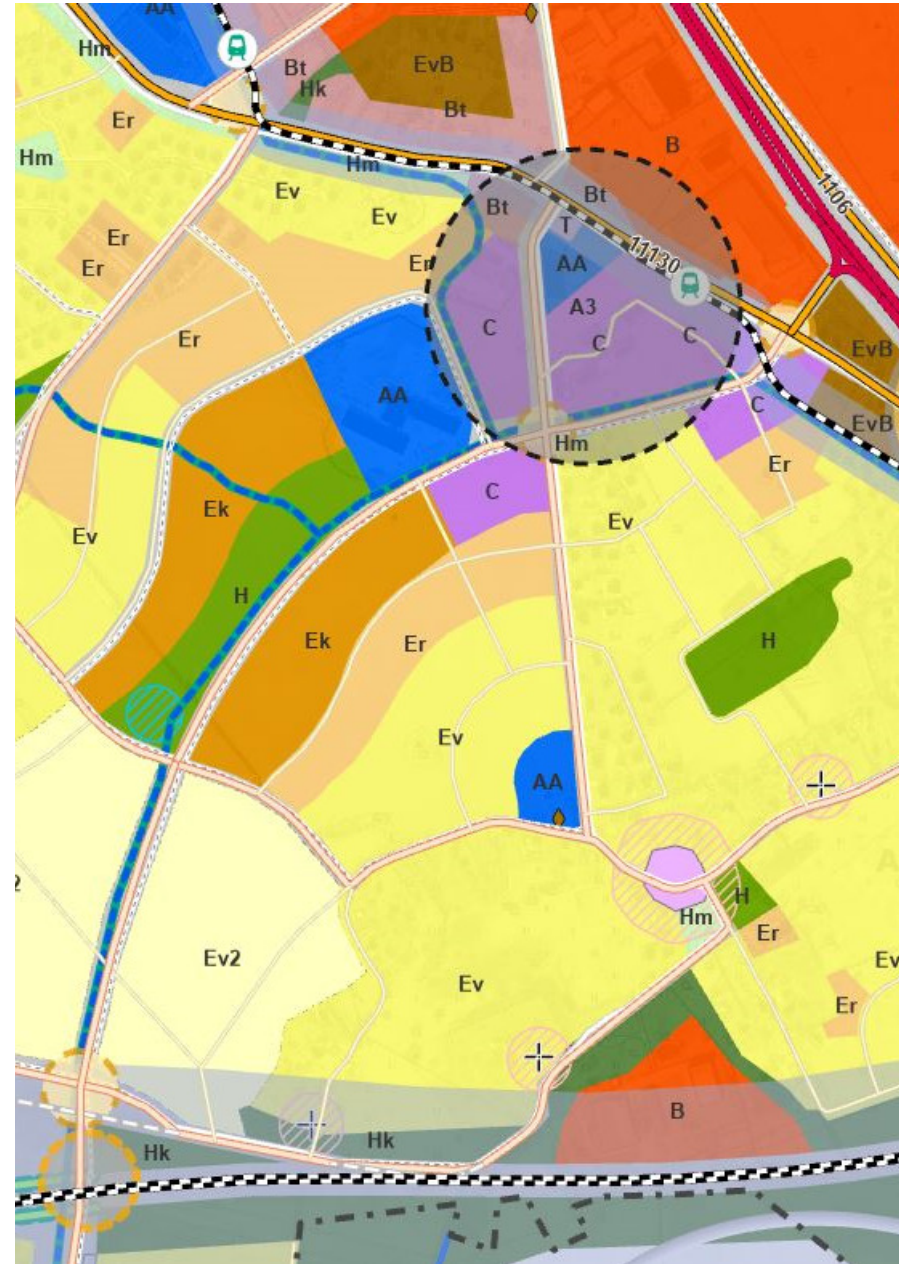
19 kirjaga arvamus Kungla tee
4 kirjaga Tähnase tee läbimurde
osas

Tammi tee kulgemise osas



TARISTU

- Veski tee ja Rätsepa tee ühenduseks ette nähtud kohalik jaotustänav
- Liiva teed mitte planeerida jaotusmagistreeelteks
- Roosaare tee kohalikuks teeks määramine
- Teedevõrk on üleüldiselt läbimõttlemata
- Lahendada juurdepääsud erakinnistutele põllumajandusmaadel





6 kirjaga puudutati Rail Baltic trassi asukohta /sellega äralõigatud juurdepääse, müraprobleemi/ maakasutust

2 kirjaga arvamus ökoduktide piirkonnas 500m laiuse kaitsevööndi määramiseks



MAAKASUTUS

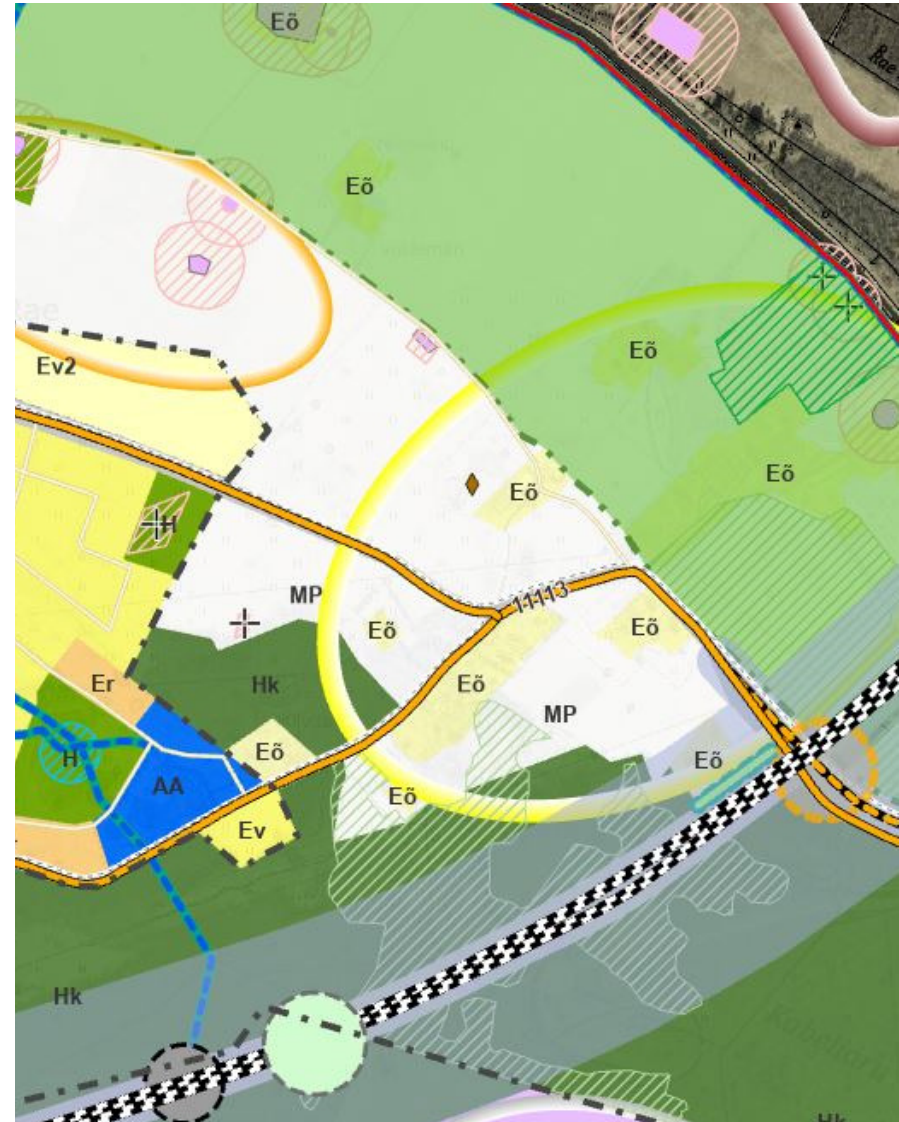
8 kirjaga arvamus II ehitusetapi osas Järveküla külas

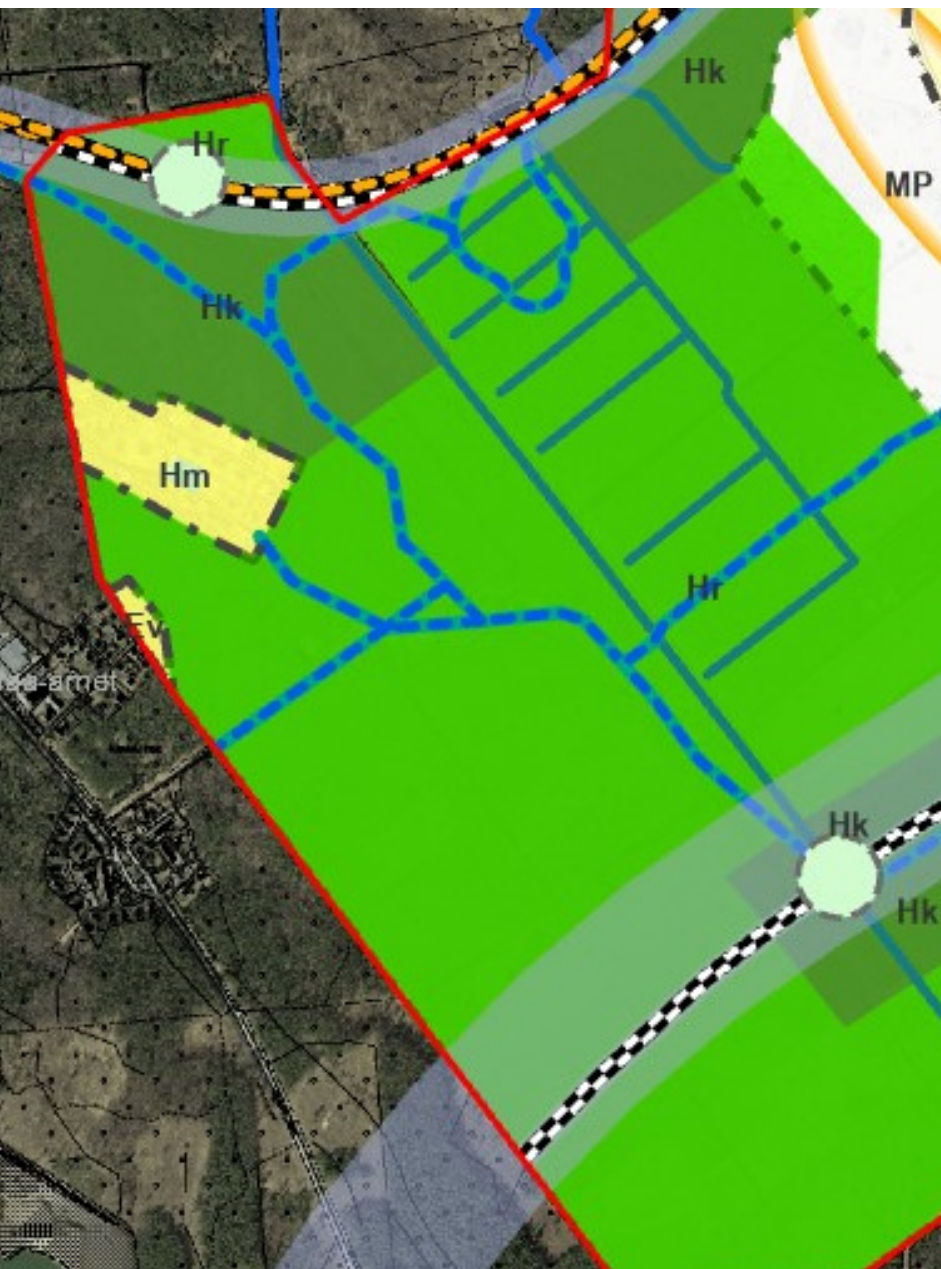
- Tohvre-Metsa, Tohvre-Põllu, Tohvre-Kivi
- Sepaniidu
- Andresepõllu
- Tofre Laod
- Aruhansu, Eeshansu, Tagahansu
- Taliniidu
- Tohvre

MAAKASUTUS

rohealade/
hajaasustuse/
II ehitusetapi
osas Rae külas

- Mäerehe
- Rae küla külamiljöö
- Veskimäe
- Juhani
- Uus-Kiivita
- Uus-Juhani
- Raeküla tee 10/Uus-Kroosi





MAAKASUTUS

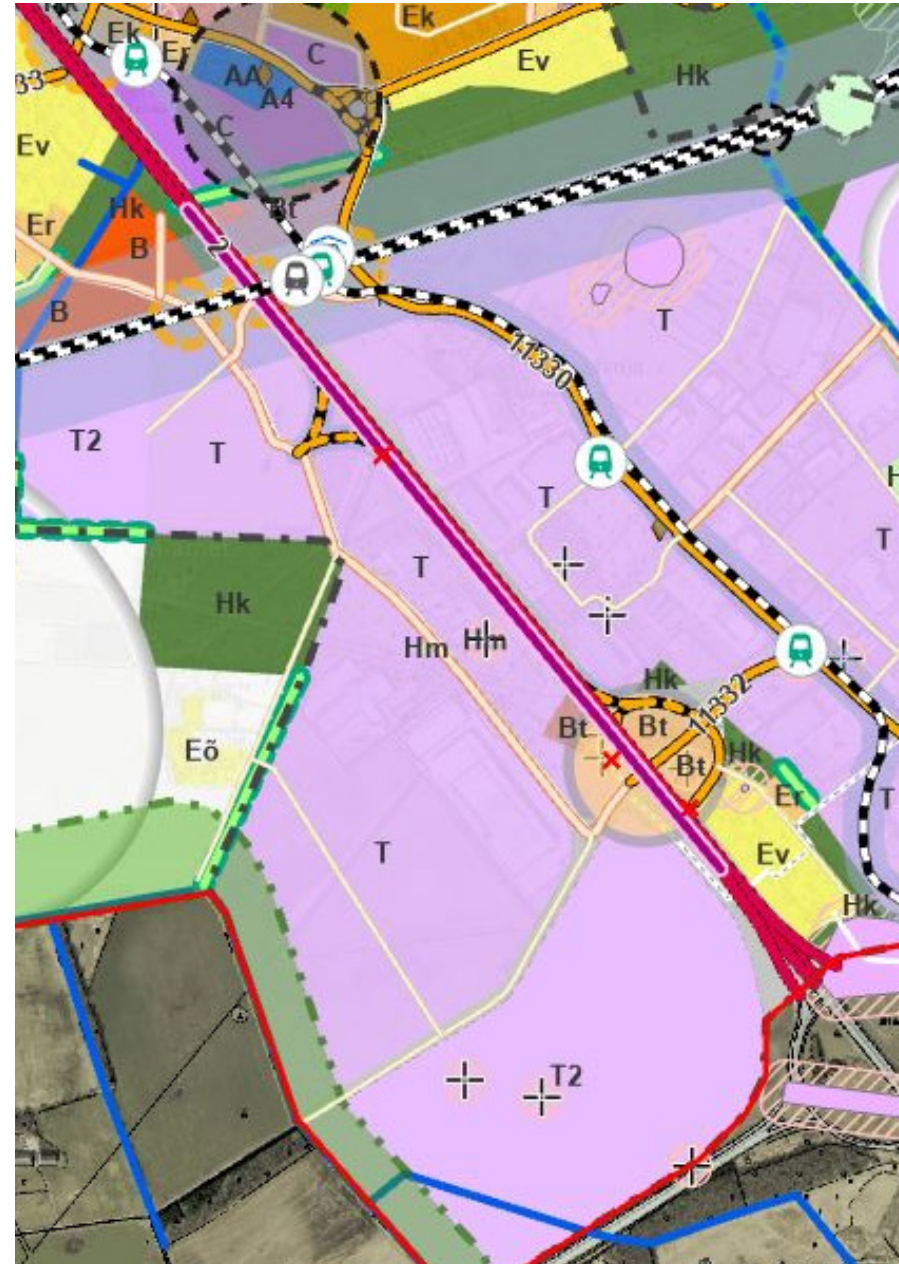
5 kirjaga arvamus
rohealade/
rohevõrgustiku alal
osas Järvekülas

- Metsa II
- Tohvre
- Teonipõllu
- Joosepimetsa
- Suurepõllu

MAAKASUTUS

arvamus rohealade/
rohevõrgustiku/
hajaasustuse osas

- Mardihansu
- Ploomi 7 ja 12
- Veski tee ja Turu tee vahelisel alal haljasala





MAAKASUTUS

Uuesalu külas

- Soku
- Kopra tee 4
lasteaia krunt

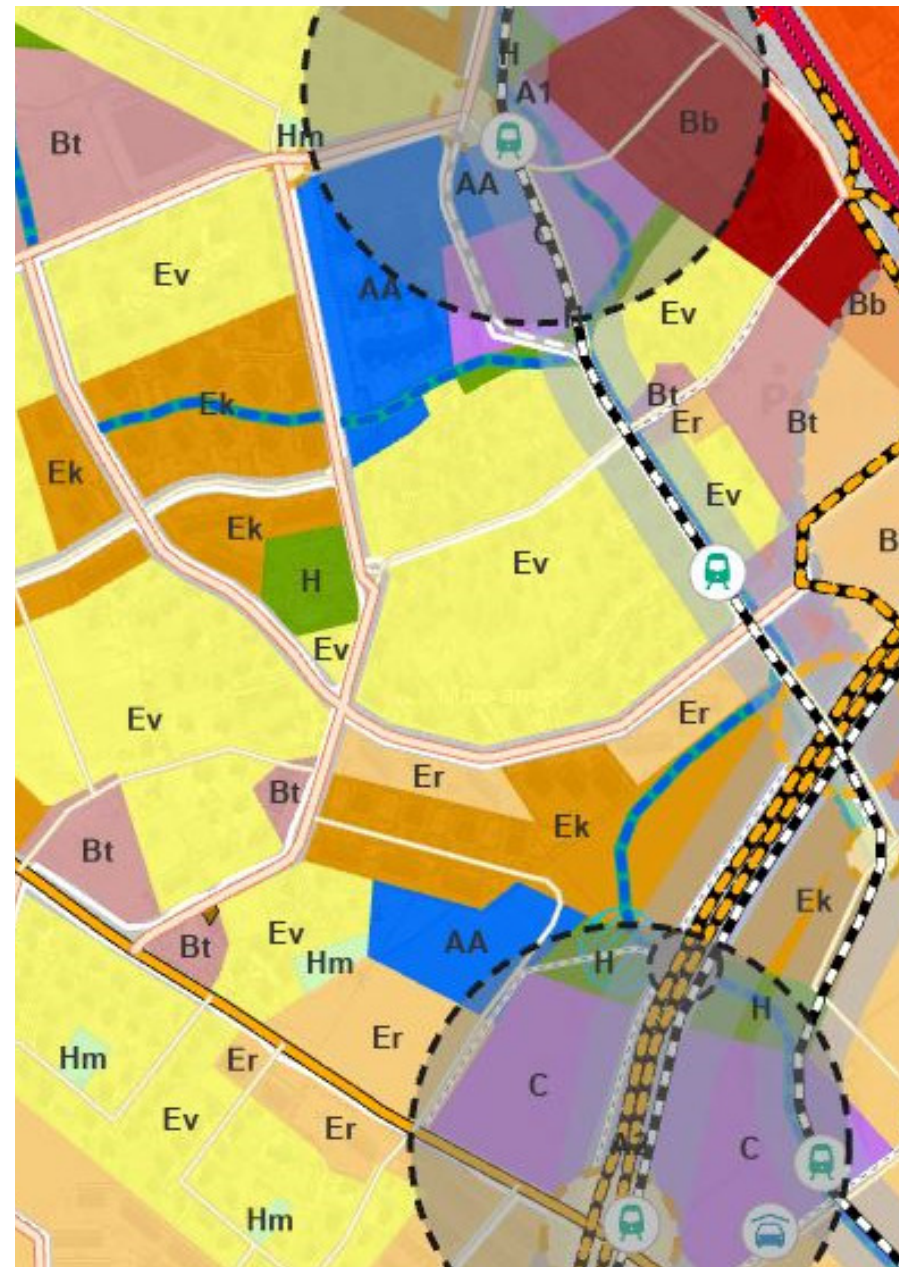
EHITUSTINGIMUSTE säilitamine olemasoleval elamumaal

- Lehmja küla Raja ja Loometsa kinnistutel Rail Baltic trassi ääres elamumaa ümber planeerimine tootmiskaaks
- Perspektiivne ärimaa Järveküla-Jüri tee ääres
- Büroohoonete maa Tartu mnt ääres



EHITUSTINGIMUSED KESKUSELADEL

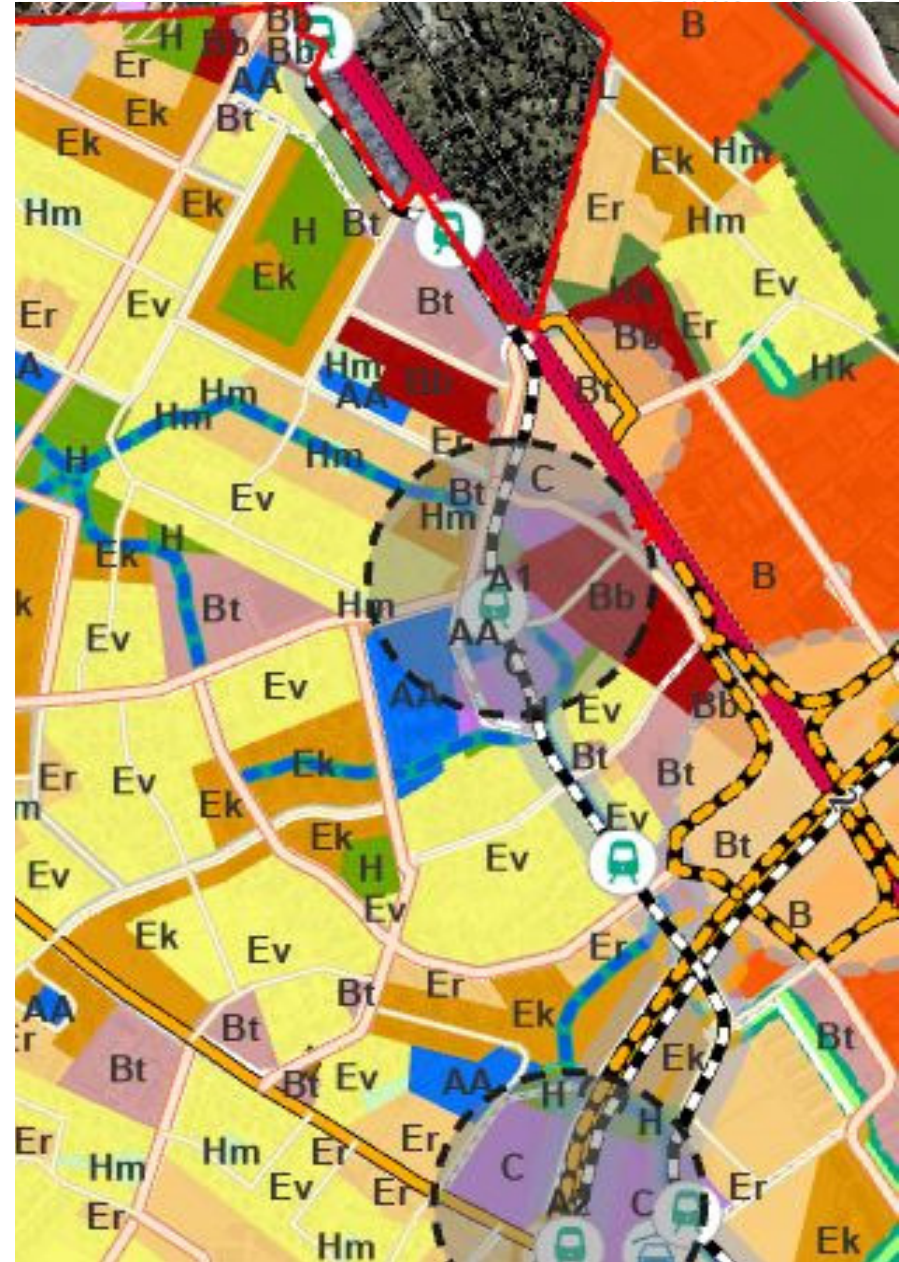
- Lubada Peetri ja Järvküla keskuseladel 6-korruseliste hoonete ehitamine
- Muuta Assaku ja Rae küla piirkonnas ärimaa osakaal 30%le



MAAKASUTUS

PEETRI ALEVIK / JÄRVEKÜLA

- Küti 43 kinnistule planeerida korter või ridaelamute maa/mitte planeerida korterelamumaad
- Salu kinnistu planeerida elamumaa või ärimaa alaks
- Peetri keskuseala ühiskondlike hoonete maa mitte määramine
- Vägeva tee 2 ja 4 kinnistute osas erinevad ettepanekud
- Koidu planeeringualal vähendada rekreatiivse haljasala piire
- Koidu planeeringualale mitte planeerida ühiskondlike ehitiste maad



MAAKASUTUS

ASSAKU ALEVIK

- Järve tee 13 mitte planeerida keskusemaad, vaid jätkuvalt ärimaad
- Kangrupõllu alal määrata kogu alal keskusemaa ala

• RAE KÜLA

Trelli ja Uus-Trelli alal lubada ridaelamute planeerimine, määratleda täpsemalt DP järgne roheala paiknemine



ARVESTAME VÕI OSALISELT ARVESTAME

Rae tee 28 maakasutus viiakse vastavaks kehtiva üldplaneeringuga

Rae külas Graniidi tee ja Rõõla tee ääres olev ehitusõigus viiakse vastavaks kehtivate detailplaneeringutega

Uesalu külas äri- ja ühiskondliku maa krundid läbiva tee ääres täpsustatakse maakasutust tulenevalt detailplaneeringu lahendustest

Assaku alevikus Tiigi tn 1 planeerida ridaelamumaaks

Koidu planeeringualal suurendada büroohoonete maa ala

Karja tee piirkonnas kohaliku jaotustäna eemaldamine

Remmelga/Hõbepaju piirkonnas kohaliku jaotustäna asukoha muutmine

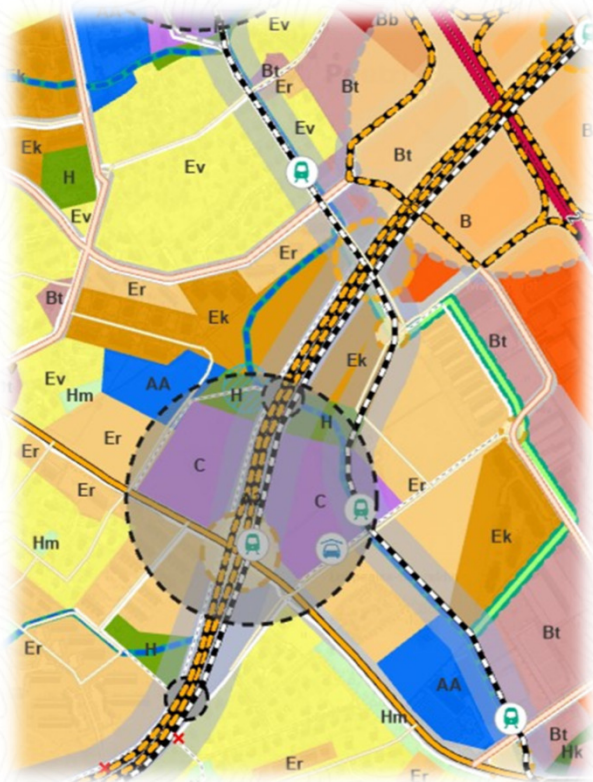
Mõigu piirkonnas kergliiklustee planeerimine

Tootmismaa II etapi mitte planeerimine



RAE VALD

114 kirjaga arvamus AUTONOOMSE ÜHISTRANSPORDI KORIDORILE



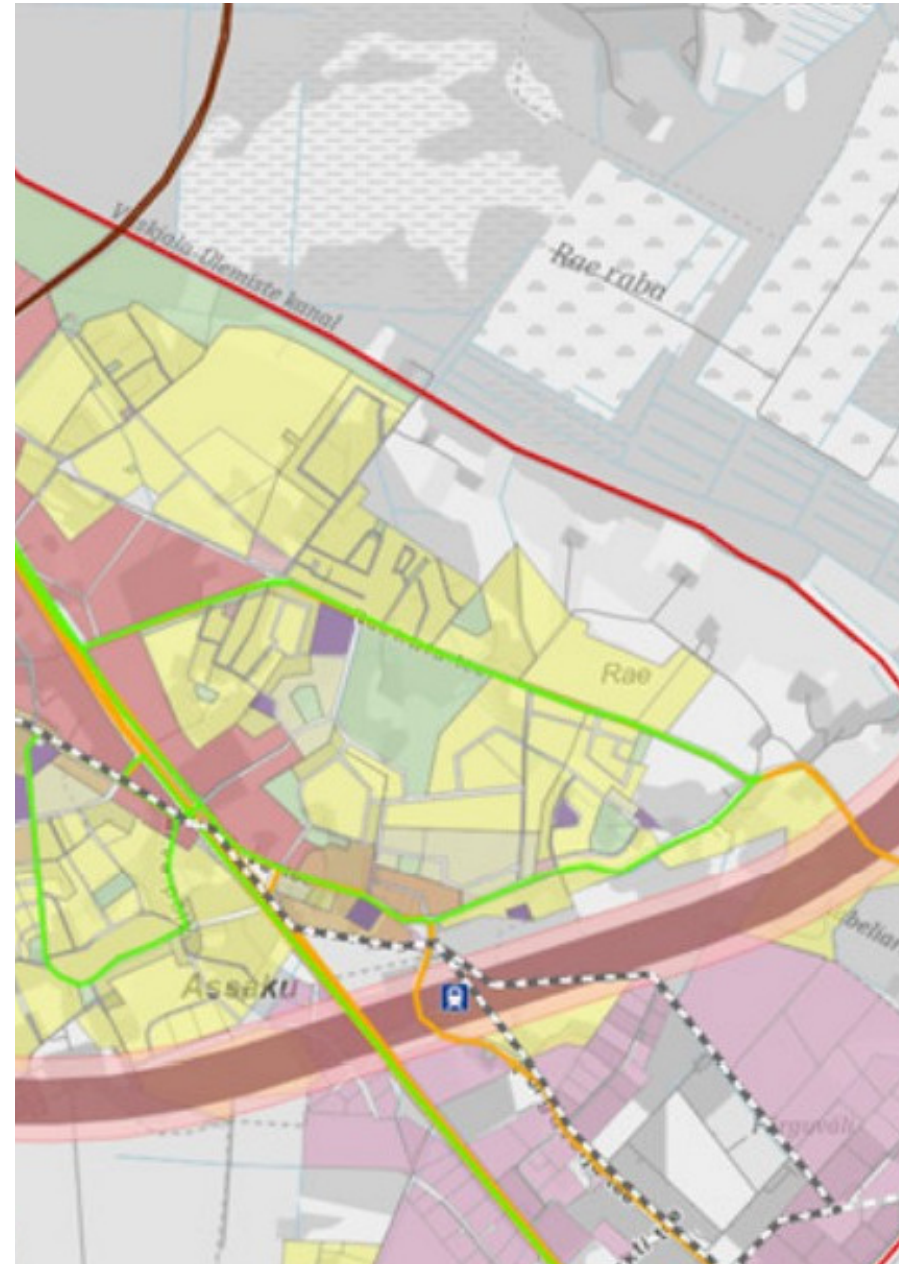
RAE VALD

2017

RAE VALLA

LIIKUVUSUURING

Eelistatud on variant 1, kuna selles on trass maksimaalselt toonud elanikuni – st trassi kulgemine läbi elamualade ja elamualade piiril võimaldab enim trammini jõudmist jalgsi, samas võimaldab kasutada ka pargi ja reisi lahendusi kas ratta või autoga.



2019/2020

TALLINNA JA HARJUMAA KERGRÖÖBASTRANSPOORDI TEOSTATAVUS- JA TASUVUSANALÜÜS

trassi 5A / 5A' osas on ettepanek rajada esmalt trassi esimene osa Peetri / Assaku piirkonda, kus leiab eeldatavalt aset kiireim elanikkonna kasv. Tasuvusanalüüs teeb konkreetse ettepaneku, et see on vajalik juba küllalt varases etapis, et vältida lisanduva elanikkonna süvenevat autostumist ning sellest tulenevat negatiivset mõju Tartu mnt ja Ülemiste piirkonna liikluskoormusele.



2020 /2021 “TALLINNA LENNUJAAMA JA JÜRI ALEVIKU VAHELISE ALA KERGRÖÖBASTRANSPOORDIGA ÜHENDAMISE ESKIISPROJEKT“

Projekti koostas liikuvusekspertidest, maastikuarhitektist ja transpordivõrgu projekteerijast koosnev 4-liikmeline tiim

- EESMÄRK: leida parim **teostatav** asukoht trassile ja peatuste asukohale, mis tagaks kõige suurema trammi kasutatavuse, säilitades samas nõutud keskmise liikumiskiiruse. Trass peab läbima keskusealasiid ja olema võimalikult mugavalt/lähedalt ühendatud sotsiaalse taristu objektidega
- Kergrööbastranspordi trass on kõige keerulisemalt teostatav (pöörderaadius/pikikalded), seega on valitud lahendada koridor läbi eelkõige trammigatrassiga
- Töö teostamisel tehti koostööd Tallinna linnaga, Tallinna Vesi AS-ga, Tallinna Lennujaamaga, Muinsuskaitseametiga, Transpordiametiga, Rail Baltic Estonia OÜ-ga
- Trassi valikul kaaluti keerulistes lõikudes vähemalt kolme erinevat alternatiivi
- Märtsis väljavalitud trassi asukoht kanti üldistatult enne vastuvõtmist üldplaneeringu kaardile
- Üldplaneeringu eesmärk on strateegiline ja tulevikku vaatav, mis tähendab ühistranspordi koridori reserveerimist, mitte konkreetset trammi trassi projekteerimist
- Edasine töö:
 - Tellida ekspertanalüüs trassi valikule kolmes asukohas: Tartu mnt Kuldala / Järveküla-Jüri mnt ja Järve tee/ Assaku Künka tee piirkond ja Rail Baltic peatus
 - Analüüsida tasuvust: kergrööbastranspordi või mõne muu autonoomse liikumisviisi vahel kaaluda variante transpordikoridori jäävate hoonete võõrandamiseks trassi sirgemaks projekteerimise eesmärgil



RAE VALD

TÄNAN

Stina Metsis
üldplaneeringute arhitekt
stina.metsis@rae.ee



RAE VALD