Rae valla Lagedi kandi üldplaneering

Seletuskiri (eelnõu)

2026

Sisukord

1. Üldplaneeringu alused ja eesmärk 4
1.1. Üldplaneeringu algatamine 4
2. Üldplaneeringu sidusus teiste arengudokumentidega 5
2.1. Rae valla arengukava 2021-2030 5
2.2. Harju Maakonnaplaneering 2030+ 5
3. Üldplaneeringu alusuuringud 6
3.1. Mürakaart 6
3.2. Asustuse suunamise uuring 6
3.3. Liikuvusuuring 8
4. Ruumilise arengu põhimõtted ja üldplaneeringu lahendus 13
5. Üldised maakasutus- ja ehitustingimused 18
5.1. Tiheasustusalad 18
5.2. Hajaasustusalad 31
5.3. Rohealad 36
5.4. Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad 39
5.5. Lagedi aleviku lahkmejoone muutmise ettepanek 39
6. Maakasutus- ja ehitustingimused juhtotstarvete lõikes 40
7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes 45
7.1. Piirkonnad 46
8. Looduskeskkond ja kultuurmaastikud 59
8.1. Kinnismälestised 59
8.2. Ajaloolise asustusstruktuuriga ja ajaloolise maastikumustriga ala 60
8.3. Kaitstavad loodusobjektid 61
8.4. Kõrge loodusväärtusega alad 64
8.5. Pärandkultuuri objektid 64
8.6. Ehituskeeluvööndi vähendamine Pirita jõe ääres 65
8.7. Rohevõrgustik 69
8.8. Väärtuslikud vaatekoridorid 73
8.9. Kõrgendatud avaliku huviga alad 76
8.10. Väärtuslikud põllumajandusmaad 76
8.11. Sini-rohekoridor või matkarada 77
8.12. Maardlad ja kaevandused 78

8.13. Metsa majandamine ja raadamine....79
8.14. Radooniohtlikud alad....80
9. Transport ja liikuvus....81
9.1. Transpordimaa alad....82
9.2. Sõiduteede klassifikatsioon....85
9.3. Jalgratta- ja jalgteed....90
9.4. Ühistransport ja liikuvus....91
9.5. Parkimine....93
9.6. Raudteetransport....94
9.7. Lennutransport....94
10. Taristu....95
10.1. Elektrivarustus....95
10.2. Veevarustus ja kanalisatsioon....96
10.3. Sademevee lahendus....96
10.4. Üleujutusalad....98
10.5. Tuletõrje veevarustus....98
10.6. Maaparandussüsteemid....99
10.7. Sidevarustus....99
10.8. Gaasivarustus....99
10.9. Soojavarustus....100
10.10. Jäätmemajandus....101
10.11. Taastuvenergia tootmiseks sobilikud alad....101
11. Üldplaneeringu elluviimine....102
12. Keskkonnamõju strateegilise hindamise ettepanekud leevendavateks meetmeteks....102
13. Kasutatavad mõisted....103

1. Üldplaneeringu alused ja eesmärk

1.1. Üldplaneeringu algatamine

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

- Rae valla Lagedi kandi üldplaneeringu peamiseks eesmärgiks on võrreldes Rae valla üldplaneeringuga täpsemalt lahendada järgmised planeerimisseaduse (PlanS) § 75 lõikest 1 tulenevad ülesanded:
  - transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine;
  - kohaliku tähtsusega jäätmekäitluskohtade asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine;
  - asustuse arengut suunavate tingimuste täpsustamine;
  - rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamine ning sellest tekkivate kitsenduste määramine;
  - planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste, sealhulgas projekteerimistingimuste andmise aluseks olevate tingimuste, maakasutuse juhtotstarbe, maksimaalse ehitusmahu, hoonestuse kõrguspiirangu ja haljastusnõuete määramine;
  - puhke- ja virgestusalade asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine;
  - liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine;
  - alade ja juhtude määramine, mille esinemise korral tuleb detailplaneeringu koostamisel kaaluda arhitektuurivõistluse korraldamist;
  - detailplaneeringu koostamise kohustusega alade või juhtude määramine;
  - käesolevas lõikes nimetatud ülesannete elluviimiseks sundvõõrandamise või sundvalduse seadmise vajaduse märkimine.

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

2. Üldplaneeringu sidusus teiste arengudokumentidega

2.1. Rae valla arengukava 2021-2030

Vastu võetud Rae Vallavolikogu 20.09.2016 määrusega nr 58. Arengukava käsitleb kümmet peamist valdkonda (haridus, noorsootöö, planeerimine, vaba aeg, sotsiaalvaldkond, taristu ja transport, keskkond, ettevõtlus, kodanikuliikumine ja juhtimine), mis panustavad nelja strateegilise eesmärgi täitmisesse.
Strateegilised eesmärgid on järgmised:

1. Kaasaegne, kvaliteetne ja turvaline elukeskkond;
2. Kvaliteetsed ja kättesaadavad avalikud teenused;
3. Tugev kogukondlik identiteet ja kodanikuühiskond;
4. Kõrge haldusvõimekus.

Rahvastikuprognoos

1. jaanuari 2026. aasta seisuga elas Rae vallas 24 536 inimest. Rahvaarvu kasv on toimunud selgelt eelkõige Peetri kandis, kus rahvaarv on kümne aastaga suurenenud enam kui 6000 inimese võrra ehk 142%. Tuhatkond elanikku on lisandunud ka Jüri kandis. Lagedi ja Vaida kandis on muutus olnud tagasihoidlik.

Lagedi kandi rahvaarv on 1.jaanuar 2026 seisuga 2035 elanikku (ületab vähesel määral kasvu-stsenaariumi arvu). Seejuures lasteaia ja põhikooliealised lapsed moodustab elanikkonnast 30% ja nende arv on ca 600.

Tabel 1 Arengukava prognoosi kohaselt suureneb Lagedi kandi rahvaarv järgmiselt

Aasta	Baas-stsenaarium	Kasvu-stsenaarium
2030	1500 (ületatud)	2100
2040	1550 (ületatud)	2250

2.2. Harju Maakonnaplaneering 2030+

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

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

3. Üldplaneeringu alusuuringud

Alusuuringute kokkuvõtted on esitatud valdkondade kaupa. Iga alapeatükk toob välja uuringu eesmärgi, põhilised järeldused ning seosed üldplaneeringu lahendusega, et lugejal oleks lihtsam mõista, kuidas uuringutulemused on ruumiliste valikute kujundamist mõjutanud.
Ülevaate eesmärk on anda koondpilt uuringute peamistest järeldustest ning nende mõjust üldplaneeringu ruumiliste lahenduste kujundamisele. Alusuuringute täielikud materjalid on üldplaneeringu juurde kuuluvad eraldiseisvad dokumendid.
Alusuuringute tulemusi on kasutatud üldplaneeringu eesmärkide seadmisel, ruumilise arengu põhimõtete määratlemisel ning maakasutus- ja ehitustingimuste väljatöötamisel. Uuringutes esitatud järeldused, hinnangud ja ettepanekud on olnud aluseks erinevate ruumiliste alternatiivide kaalumisel ning aidanud leida tasakaalustatud lahenduse, mis arvestab looduskeskkonna, kultuuripärandi, tehnilise taristu, ettevõtluse, puhkevõimaluste ning kogukonna vajadustega.

Üldplaneering ei võta alusuuringute ettepanekuid üle automaatselt, vaid kaalub neid terviklikult koos teiste planeeringu eesmärkide ja avaliku huviga. Planeeringulahendus kujuneb erinevate valdkondlike huvide ja arenguvajaduste tasakaalustatud kaalumise tulemusena, tuginedes uuringutest saadud teadmistele ning planeerimismenetluse käigus saadud sisendile.

Järgnevalt on esitatud üldplaneeringu koostamisel kasutatud alusuuringute kokkuvõtted ning nende peamised järeldused, millele planeeringulahendus tugineb.

3.1. Mürakaart

Kokkuvõte vt. Keskkonnamõju strateegilise hindamise seletuskiri.

3.2. Asustuse suunamise uuring

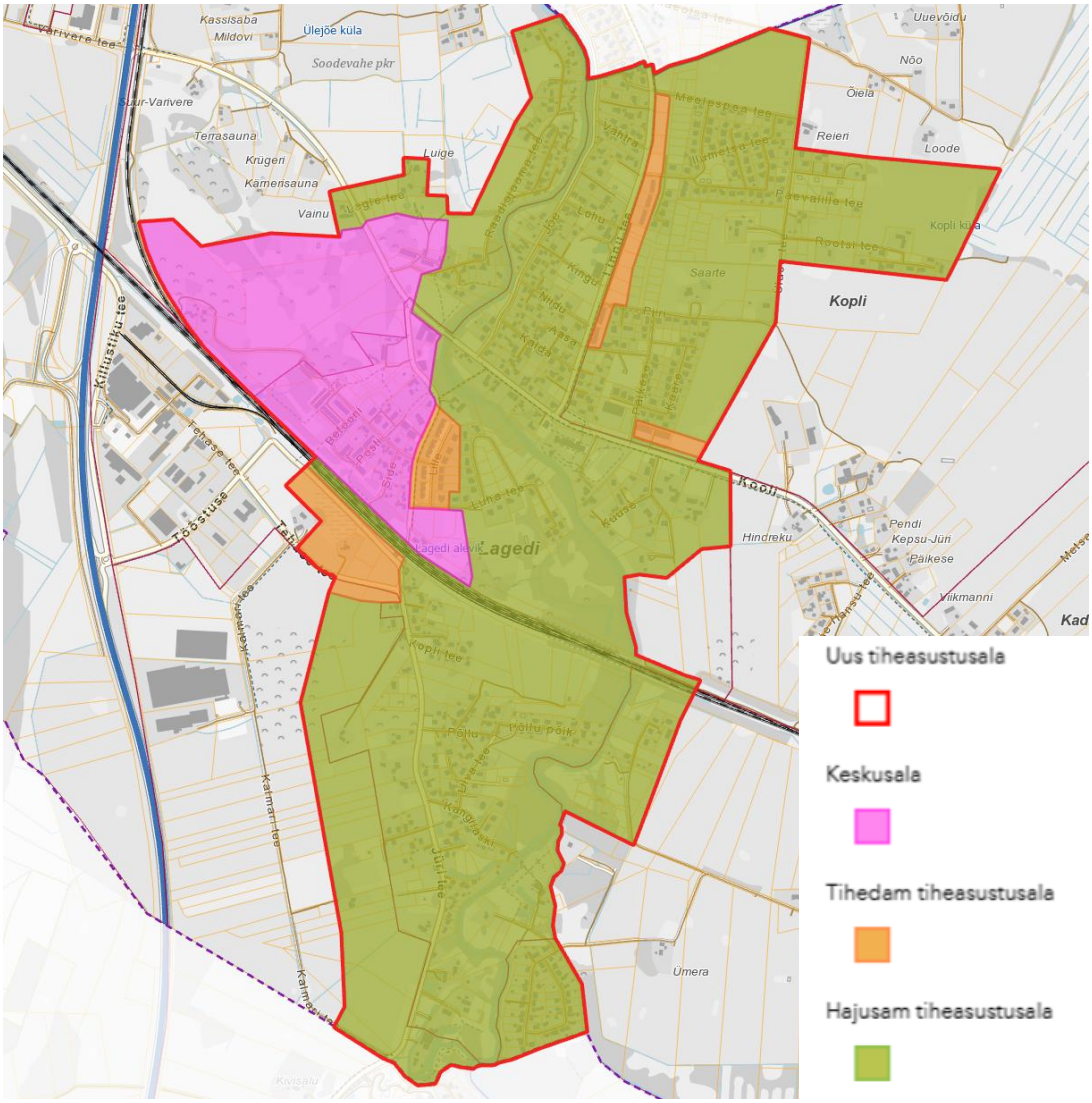
3.2.1. Eesmärk

Skepast&Puhkim OÜ poolt on koostatud töö nr 25000025 „Lagedi kandi asustuse suunamise uuring„ mille eesmärk oli analüüsida ja teha ettepanekuid Lagedi kandi asustuse paremaks suunamiseks, et seda teha säästlikult, efektiivselt, turvaliselt ning keskkonna- ja kliimaeesmärke arvestavalt. Asustuse suunamisel peab paranema ligipääsetavus elu- ja ettevõtluskeskkonna võimalustele ja avalikele teenustele ning olema võimalik otsustada millistel aladel tuleks arendustegevust soodustada ja kus seda pigem peatada/edasi lükata. Töö tulemusena on läbi mõeldud ja analüüsitud Lagedi kandis olemasolev asustus ja tehakse ettepanekud arenguks aastani 2050.

3.2.2. Ettepanekud

- Uuringuga tehakse ettepanek uue linnalise asustusega ala (tiheasustusala) määramiseks. Ala hulka ei loeta tootmis- ja ärialasid vt. *Joonis 1.*
- Määrata uuele linnalise asustusega alale eelisarendatav ala, kus arendustegevust soosida enne ülejäänud alasid. Eelisarendatava ala ulatus on välja toodud peatükis **Tõrge! Ei leia viiteallikat.**.

- Muuta Lagedi aleviku ja teda ümbritsevate Vaskjala, Karla, Ülejõe ja Kopli küla vahelisi lahkmejoone piire.
- Luua roheala puhver Lagedi elamualade ja tööstusalade vahele, kuhu rajada saastest tulenevate häiringute maandamiseks kõrghaljastust.
- Lagedi tööstusaladel nõuda soojussaari vähendavaid meetmeid (nt haljastus, nõuded parklatele).
- Lisada puhkefunktsioon Lagedi kesksematele rohealadele (nt Pirita jõe ääres, raudtee äärsel rohealal). Tagada elanikele avalikult kasutatavad rohealad kodude lähedal.
- Lisada äripindasid käesoleva analüüsiga välja pakutud keskuse alale, samuti Kooli tänava äärde. Soosida vajalike teenuste ja äride tekkimist (nt apteek, toidupood) antud äripindadel. Keskuse alal kaaluda ka korterelamute puhul esimesel korrusel äripinna loomise soosimist.
- Soodustada keskusalal aktiivse tänavafrondi teket materjalikasutuse, funktsionaalsuse ja inimkeskse ruumikasutuse abil.
- Soosida erinevate suuruste ja hinnaklassidega elupindade loomist.
- Välja arendada ühisfunktsioonidega kogukonnaalasid.



Joonis 1 *Uuringuga välja pakutud maakasutus ja linnalise asustusega ala*

- Soovitatav on vallal hankida või säilitada maad aleviku keskuses ja muudes strateegilistes asukohtades just tuleviku kaalutlustel.
- Planeeringulahenduse koostamisel on soovitatav lahendada autode parkimine planeeritavate majade vahele või nende taha, soodustades inimmõõtmelist linnaruumi tänavapoolsetel külgedel. Korter- ja ridaelamute puhul luua mugavad ja turvalised parkimislahendused ka jalg- ja tõukeratastele.
- Keskuse alal ja tihedamal tiheasustusalal kaaluda korter- ja ridaelamute parkimise lahendamist selliselt, mis võtab arvesse teenuste, töökohtade ja ühistranspordipeatuste lähedust. Oluliselt parem ligipääsetavus eelnimetatud kriteeriumitele võiks olla aluseks väiksemale parkimiskohtade arvule.
- Asustuse rajamisel võtta arvesse liikuvusuuringus välja toodud soovitused, et asustuse suunamine ja tihendamine toimuksid efektiivselt. Liikuvusuuringus välja toodud raudteetunneli vajadus, uute jalakäijate sildade loomine ja jalgrattateede kvaliteedi tõstmine on eriti olulised ettepanekud asustuse paremaks suunamiseks.

3.3. Liikuvusuuring

Liikuvusagentuuri koostatud töö „Lagedi kandi liikuvusuuring ja soovitused Lagedi kandi üldplaneeringusse“ annab andmepõhise ülevaate vallaelanike liikumisvajadustest, -viisidest ja taristu seisukorrast. Uuring tugineb elanike, ettevõtete ja kooliõpilaste küsitlustele, mobiilpositsioneerimise andmestikule ning ligipääsetavuse analüüsile.

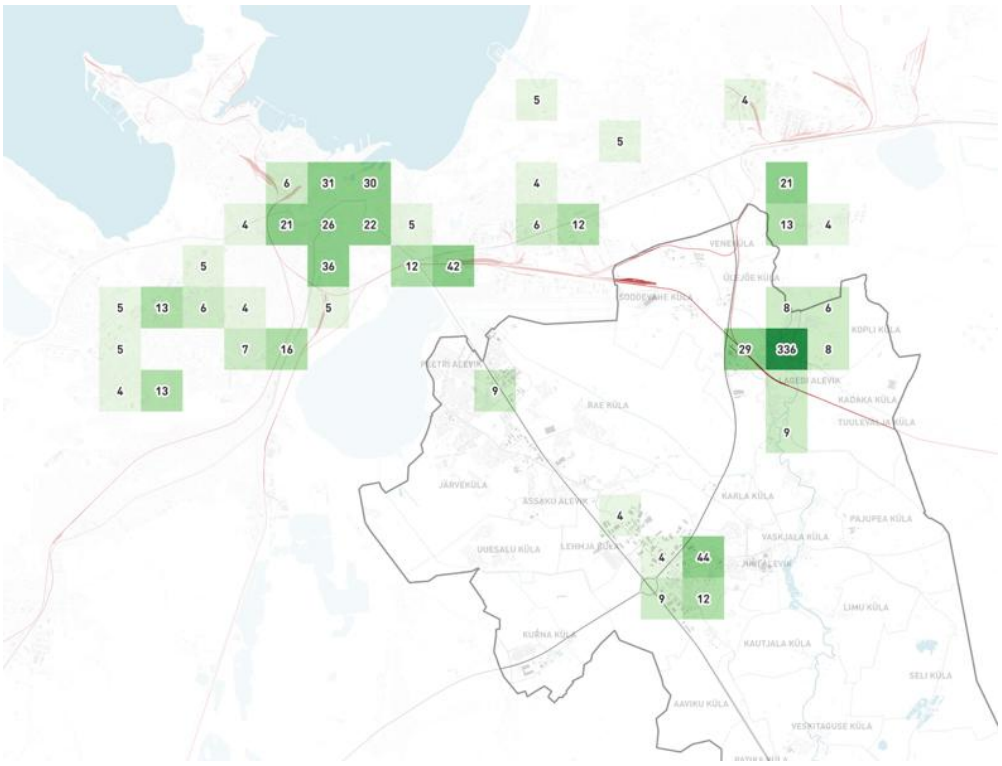
3.3.1. Mobiilpositsioneerimise analüüs

- Lagedi kandist lähtuvate liikumiste suurusjärk on 5 000 liikumist ööpäevas, mis on ca 1/10 kogu Rae vallast lähtuvatest liikumistest.
- Sihtkohana on moodustab Tallinn 88% Lagedi kandist lähtuvatest vektoritest. Ülejäänud vektorid suunduvad Rae valda.
- Lagedi alevik 39%-ga on kõige suurem lähtekoht, sellele järgneb Soodevahe küla 32 %-ga. Ülejäänud vektorid on 10% ja väiksemad.
- Külade/alevike/linnaosade tasandil on kõige tugevamad vektorid Soodevahe küla ja Lasnamäe ning Lagedi aleviku ja Lasnamäe vahel

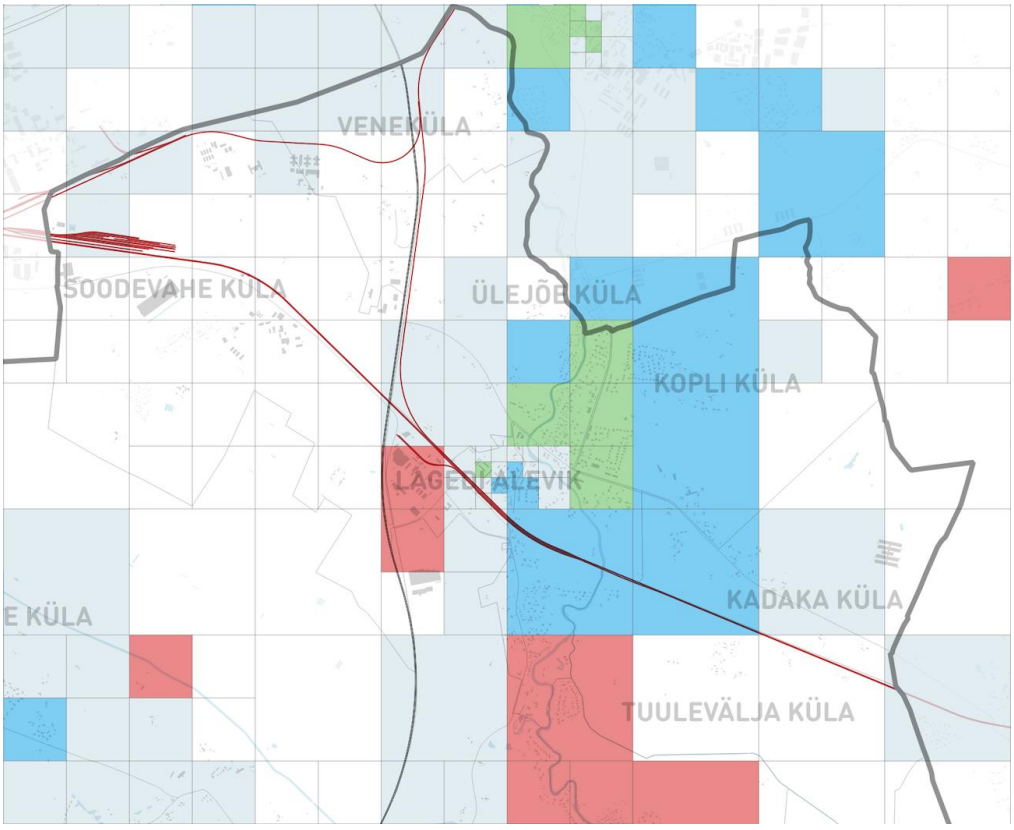
3.3.2. Ligipääsetavus

Statistikaameti andmed on kooskõlas mobiilpositsioneerimise analüüsi ja vallaelanike küsitlusega, mille kohaselt Lagedi kandi elanike peamine sihtkoht ja lähtekoht on Tallinn.

50% Lagedi kandi hõivatutest jõuab oma sihtkohta kaugusel alla 4 km, 80% 10 km raadiuses ja ligi 100% jõuab 15 km raadiuses. Need vahemaad kattuvad suuremas osas rattaga liikumise optimaalsete vahemaadega, mis on kuni 6 km. See tähendab, et rattataristuga peavad olema loodud ka liikumiseks vajalikud tingimused.



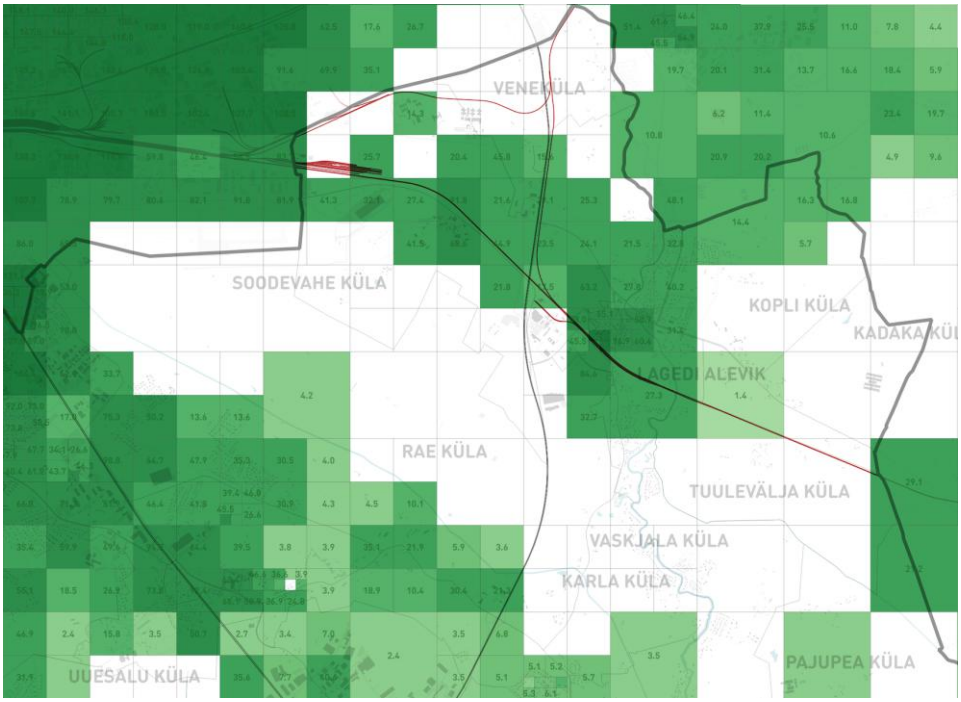
Joonis 2 *Sihtkohtade jaotus kõigist Lagedi kandi ruutudest. Number ruudus näitab mitu hõivatut jõuab Lagedi kandist antud asukohta*



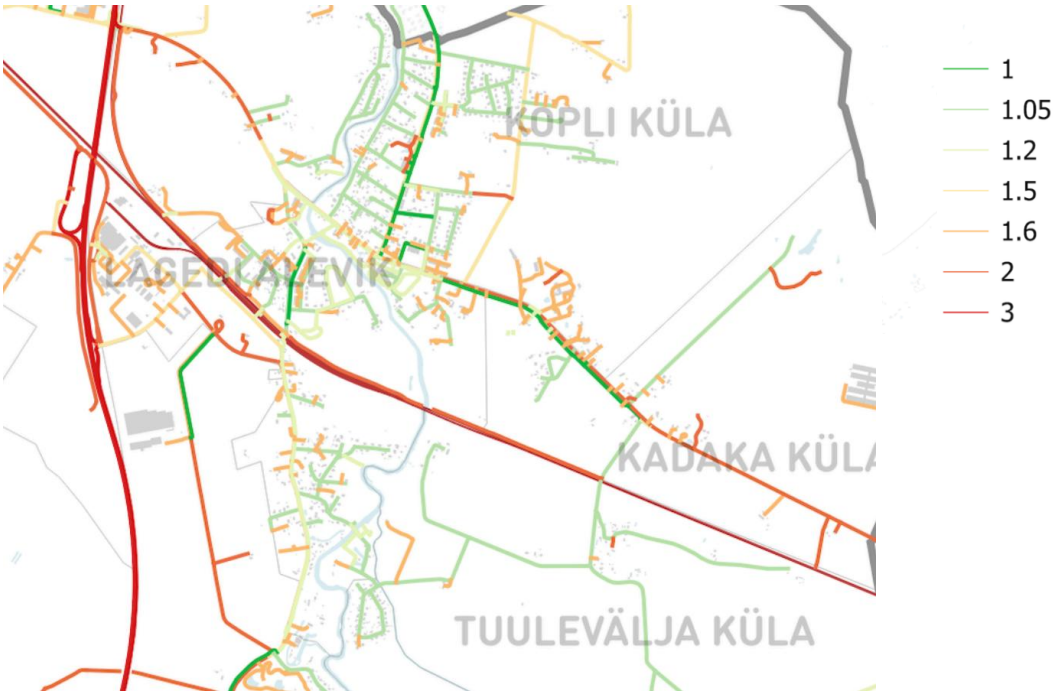
Joonis 3 *Lagedi kandi teenuste defitsiidi kaart. Rohelised on ruudud, kus peaks keskenduma aktiivsete liikumisviiside parandamisele. Sinistes ruutudes on osaliselt tagatud teenused - mida tumedam, seda*

olulisem on selle piirkonna teenustega kaetust parandada. Punasega on ruudud, kus puuduvad teenused aga seal elab inimesi.

- Lagedi alevikus on suuremas osas vaja parandada teenuste kättesaadavust.
- Kõige märkimisväärsem teenuste defitsiidi ala on Lagedi ja Jüri alevike vahel.
- Ühistranspordi ligipääsetavuse kaart näitab ära reaalse ühistranspordi konkurentsivõime elanike jaoks.
- Planeerimisel tuleb ühistranspordi konkurentsivõimega arvestada. Suures mahus arendamine
- *Joonis* kaardi valgetele aladele toob tagajärjeks autokasutuse olulise kasvu.
- Lagedi kandis on suur osa jalgsi ja rattaga liikumise teekondadest kvaliteetsed, see käib ka kooliteekondade kohta. Kaardistus toob välja olulisema potentsiaaliga kooliteekonnad kus üksikud probleemsed lõigud tulevad väga selgelt esile (*Joonis 5 punased jooned).*



Joonis 4 *Ühistranspordiga 30 min ligipääsetavus töökohtadele iga ruudu kohta. (Number ruudus tähistab tuhandeid töökohti, milleni jõutakse alla 30 min). Lagedi aleviku kõige tumedamad ruudud tähendavad ühistranspordiga 30 min ligipääsu ca 100 000 töökohani*



Joonis 5 *Jalgsi ja rattaga liikumise teekonna kvaliteet (joone tumedus näitab kasutuspotentsiaali, roheline tähistab kvaliteetset teekonna osa, punane probleemse kvaliteediga teekonna osa)*

3.3.3. Ettepanekud

Asustustiheduse

Lagedi kandi kontekstis puudutab asustustiheduse küsimus nii tuleviku arenduste paiknemist kui laiemalt teenuste kättesaadavust tänaste elanike jaoks. Liikuvusuuringu erinevad analüüsid viitavad kõik asjaolule, et Lagedi alevikus on kogu Lagedi kandi kontekstis kõige parem ligipääs teenustele ja töökohtadele, seda nii rohkemate teenuste olemasolule alevikus kui rongiühendusele Tallinnaga. Samal ajal ei ole ka aleviku teenustega kaetus piisaval tasemel.

Eelnevast võib järeldada, et suuremas skaalas tihendamine on säästva liikuvuse aspektist soovitav ainult Lagedi alevikus ja sedagi kindlatel tingimustel:

- Parandatakse teenuste ligipääsetavust avalike teenuste loomise ja erateenustele eelduste/tingimuste loomise näol.
- Parandatakse jalgsi, rattaga ja ühistranspordiga liikumise tingimusi alevikus ja teiste Rae valla asustusüksustega. See tähendab nii otseteede loomist kui laiemalt taristu arendamist jalgsi ja rattaga liikumiseks.
- Parandatakse aleviku avaliku ruumi kvaliteeti, seda vastavalt jalgsi ja rattaga liikumise potentsiaalile – luua kvaliteetne avalik ruum asukohtadesse, kus potentsiaalselt liigub enam inimesi. Tihendamine mujal või eelnevate tingimuste mittetäitmine toob koos rahvastiku kasvuga kaasa autokasutuse olulise suurendamise.

Avaliku ruumi kvaliteet

Kvaliteetset ruumi on kõige lihtsam lühidalt kirjeldada kui väikelinlikku ruumi, kus on kompaktne liikumise ruum, tihedam hoonete ja teenuste paiknemine. Seda vastandina maantee keskkonnale. Avaliku ruumi kvaliteeti käsitleb Rae valla säästva liikuvuse kava.

Hea avaliku ruumi kvaliteedi potentsiaaliga asukoht:

- Jääb mitmete oluliste teekondade keskmesse: kool, toidukauplus, keskusehoone, otsetee raudteejaama
- On bussipeatuse vahetus naabruses
- On suhteliselt tiheda hoonestusega, millel on avalikud funktsioonid
- Sisaldab juba olemasolevat kõrghaljastust

Potentsiaali realiseerimiseks on vaja:

→ Luua kvaliteetne jalgsi ja rattaga liikumise ruum, sh ülekäigud ja autoliikluse rahustamise meetmed

→ Lisada läbimõeldud haljastust ja luua avalik ruum, kus saab viibida ka ilma eesmärgita. Pildi paremas servas on avaliku väljaku potentsiaal, mida saab toetada erinevate teenustega, näiteks toitlustusega, mis ei vaja kapitaalset hoonestust.

Struktuuri osas on oluline määratleda **Lagedi aleviku keskusala** ja hakata seda keskusalana kujundama nii ruumiliselt kui teenuste poolest. Alevik on sobivalt kompaktne jalgsi liikumise ulatuse mõttes, puudub põhjus kujundada mitut keskusala. Küll aga tuleb keskusala kujundamisel hoolitseda selle eest, et igast aleviku piirkonnast oleks head jalgsi ja rattaga ühendused keskusalale.

- Lagedi aleviku avaliku ruumi / liikumiskeskkonna muutmine väikelinlikuks maantee keskkonna asemel. See tähendab esmalt tänava/maantee tüüpide defineerimist koos kohaväärtusega arvestamisega, mis omakorda eeldab asustusstruktuuri täpsemat mõtestamist kohalike keskuste vaatenurgast.

Ühendused

- Aleviku sisesed ühendused. Lagedi alevikku poolitab kaks suurt joonobjekti: raudtee ja Pirita jõgi. Raudteel on küll tunnel jalgsi liikumiseks aga see ei ole sobilik rattaga läbimiseks ja ei võimalda planeerida otsese kujuga bussiliine, mis ühendaks Lagedit teiste Rae valla kantidega, kõige olulisemana Jüri alevikuga. Viimast probleemi võimendab aleviku halb ühendus Tallinna ringteega. Pirita jõgi toimib täna Lagedil eraldajana, kuna kvaliteetsest looduskeskkonnast saab täna osa sisuliselt ainult mööda rippsilda jõge ületades. Pirita jõele planeeritakse täiendavat silda (valmis aastal 2026), mis on oluline otseühendus jalgsi ja rattaga liikumisel. Silla potentsiaal on olemas ka allavoolu Kooli tänavast, et paremini ühendada Raadiojaama tee piirkonda aleviku keskusalaga. Jõe puhul on alakasutuses selle **puhkeotstarbeline potentsiaal** - võimalus liikuda piki jõekallast.
- Vallasisesed ühendused. Lagedi alevik on ühtlasi kandi keskus, kus asuvad nii kool, teenused ja ka ühenduste mõttes väga oluline raudteejaam. Seetõttu on vajalik tagada ka head jalgsi ja rattaga ühendused Lagedi kandi küladest Lagedi alevikuni. Teenuste sh gümnaasiumi paiknemise tõttu on vajalik parandada ka ühendust Jüri alevikuga. Esimene samm selleks on ühendustee kvaliteedi tõstmine Kopli küla lõigus, teine samm on oluliselt kulukam ja raskemini teostatav – **raudteetunnel,** mis võimaldaks otsesõitu nii rattaga kui ühistranspordiga.
- Ühendused Tallinnaga. Liikuvusuuringu põhjal on enamiku Lagedi kandi elanike jaoks igapäevased sihtkohad optimaalselt rattaga liikumise kaugusel. Kuna kõige suurematekshõivatute sihtkohtadeks peale Lagedi kooli on Tallinna kesklinn ja Lasnamäe ning need on rattaga liikumise mõistlikus raadiuses, on vajalik nendes suundades ühenduste tagamine rattaga liikumiseks. Rattaga ühenduste vajalikkusele juhtisid küsitluses tähelepanu ka ettevõtjad. Kõige lihtsamalt teostatav ja mõjusam on **Lagedi raudteejaama ühendamine Suur-Sõjamäe jalg- ja jalgrattateega,** seda raudteekoridori kõrval ja üle uue rajatava Rail Balticu raudteetunneli. Teiseks suunaks on ühendus Väo piirkonnaga, mis on mahukam töö ja madalama kasutuspotentsiaaliga aga säästvate liikumisvõimaluste parandamise mõttes vajalik.
- Ühendus Tallinna ringteega takistab otseste bussiliinide loomist eri sihtkohtadesse, kuna eri suundade manöövrid tuleb teostada väga pikkade ringidega. Ühtlasi tekitab see arvestatavat täiendavat läbisõitu

ja ajakulu autoga liikujatele ning kaubaveole. Ühenduse parandamiseks on vaja ümber ehitada Tallinna ringtee, Lagedi-Aruküla-Peningi mnt ja Varivere tee **ristmik**, et see võimaldaks pöördeid kõigis suundades.

- Kooliteekonnad ja kooli ümbruse keskkond. Koolihoov peaks olema kooli töötajatele ja õpilaste mahapanekuks tuleb rajada sobivad kohad Kooli tänava äärde. Samuti peaks kogu kooli vahetu ümbrus olema madalama piirkiirusega, mida peavad toetama füüsilised liikluse rahustamise meetmed.
- **Ühistransport.** Esmane vajadus on luua toimiv liinivõrk, mida käsitleb detailsemalt Rae valla säästva liikuvuse kava. Võrgustiku jaoks on vaja võimalusi võimalikult otsese kujuga kiirete liinide loomiseks kui ka optimeeritud asukohti peatustele. Lisaks asukohale on oluline ka peatuste kvaliteet, mis peaks võimaldama head ja ohutut ligipääsu ning häid peatuses ootamise tingimusi, ratta parkimise võimalus, seda vastavalt peatuse reisijakäibele. Tihedas alevikeskkonnas asula piirides on ülekäigurada keskkonda sobiv.
- Lagedi kandis on **multimodaalse liikuvuskeskuse** potentsiaal Lagedi raudteejaamas, kuhu on keskuse mõttes vaja luua turvalised ja mugavad rattaparkimise võimalused (tehtud aastal 2026). Liikuvuskeskuse potentsiaali tõstaks oluliselt tunnel, mis võimaldaks rajada läbivaid bussiliine, mis ühendaks Lagedi raudteejaama teiste Lagedi kandi ja Rae valla piirkondade ja keskustega.
- Lagedi alevikku läbivate kõrvalmaanteede ülevõtmine valla haldusalasse. Säästva liikuvuse edendamiseks tuleks nende maanteede ülesehitust oluliselt muuta. Üldplaneeringu eesmärkide elluviimiseks peaks vallal olema parem kontroll ka kohalike maanteede ülesehituse osas.

4. Ruumilise arengu põhimõtted ja üldplaneeringu lahendus

Rae valla Lagedi kandi üldplaneering seab eesmärgiks hea ja kvaliteetse elukeskkonna loomise, mida soovitakse saavutada läbi järgmiste ruumilise arengu põhimõtete:

- ***Eesmärk 1: Asustuse ruumiline koondamine ja tasakaalustatud areng***
- **Eesmärk 2:** ***Killustatud aleviku sidumine tervikuks läbi sidusa liikuvuse ja peatänava***

Lagedi kandi ruumilise arengu põhimõtete väljatöötamisel tuleb arvestada aluseks oleva seadusandluse, ülema astme planeeringutega ning arengudokumentidega. Ruumilise arengu põhimõtted on üldplaneeringu lahenduse põhimõttelised osad, mis annavad suunised edaspidiseks maakasutuseks, ehitamiseks ja ruumikujunduseks valla territooriumil ning on aluseks maakasutuse juhtotstarvete ka kitsenduste määramisele ja arendustegevuse suunamisel.
Üldplaneeringu lahenduste aluseks ja lahutamatuks osaks on koostatud alusuuringud:
Ptk 3.1. Hendrikson&Ko Mürauuring
Ptk 3.2. Skepast&Puhkim OÜ poolt on koostatud töö nr 25000025 „Lagedi kandi asustuse suunamise uuring„
Ptk 3.3. Liikuvusagentuuri koostatud töö „Lagedi kandi liikuvusuuring ja soovitused Lagedi kandi üldplaneeringusse“

Eesmärk 1: Asustuse ruumiline koondamine ja tasakaalustatud areng

Lagedi kandi üldplaneeringu lahenduse koostamisel tuleb lähtuda eelkõige Harju maakonnaplaneeringu 2030+ paika pandud üldistest tõekspidamistest. Näiteks tuleb vältida valglinnastumise tunnustele vastava asustuse, sh monofunktsionaalsete elamualade kavandamist.

Planeerimine ja areng peab olema tasakaalustatud, see tähendab, et planeeringu lahendus peab toetama valla võimekust elanikkonna kasvust tulevate kohustustega toime tulla.

Rae valla kehtivas üldplaneeringus on väga ulatuslikud maa-alad määratud perspektiivseteks elamumaadeks, täpsustamata sinna rajatava võimaliku hoonestuse täpset mahtu, samuti ei ole ette nähtud piirkonda teenindavaid keskusalasid ega sotsiaalse taristu paiknemist. Sellises mahus elamualade planeerimist ei ole asutud ellu viima, samuti ei toeta sellises mahus elanikkonna siia asumist valla arengukava ja rahvastiku prognoos.

Lagedi kandi üldplaneeringus määratletakse varasemalt määratud tiheasustusaladele erineva tihedusega elamualad ja piirkonnad: keskuseala ja tihedamalt asustatud elamualad (korter- ja ridaelamumaa alad, keskusemaa), tiheasustatud väikeelamumaa alad ning hajusamalt asustatud külakeskuste piirkonnad. Ülejäänud alad jäävad hajaasustusega aladeks, kus uut elamuehitust pigem ette ei nähta või vastab see hajaasustuse põhimõtetele.

Valla senine arengumuster, kus elamuarendus ühtlase tiheasustusalana hajub väga laiale alale ilma piisava teenindus- ja taristutoeta, suurendab survet kohalikele teedele, ühistranspordile ja sotsiaaltaristule ning kasvatab valla püsikulusid. Hajus ja monofunktsionaalne elamuarendus eeldab ulatuslikke investeeringuid infrastruktuuri rajamisse ja ülalpidamisse, samas kui elanike tegelik kasutuskoormus jääb sageli madalaks.

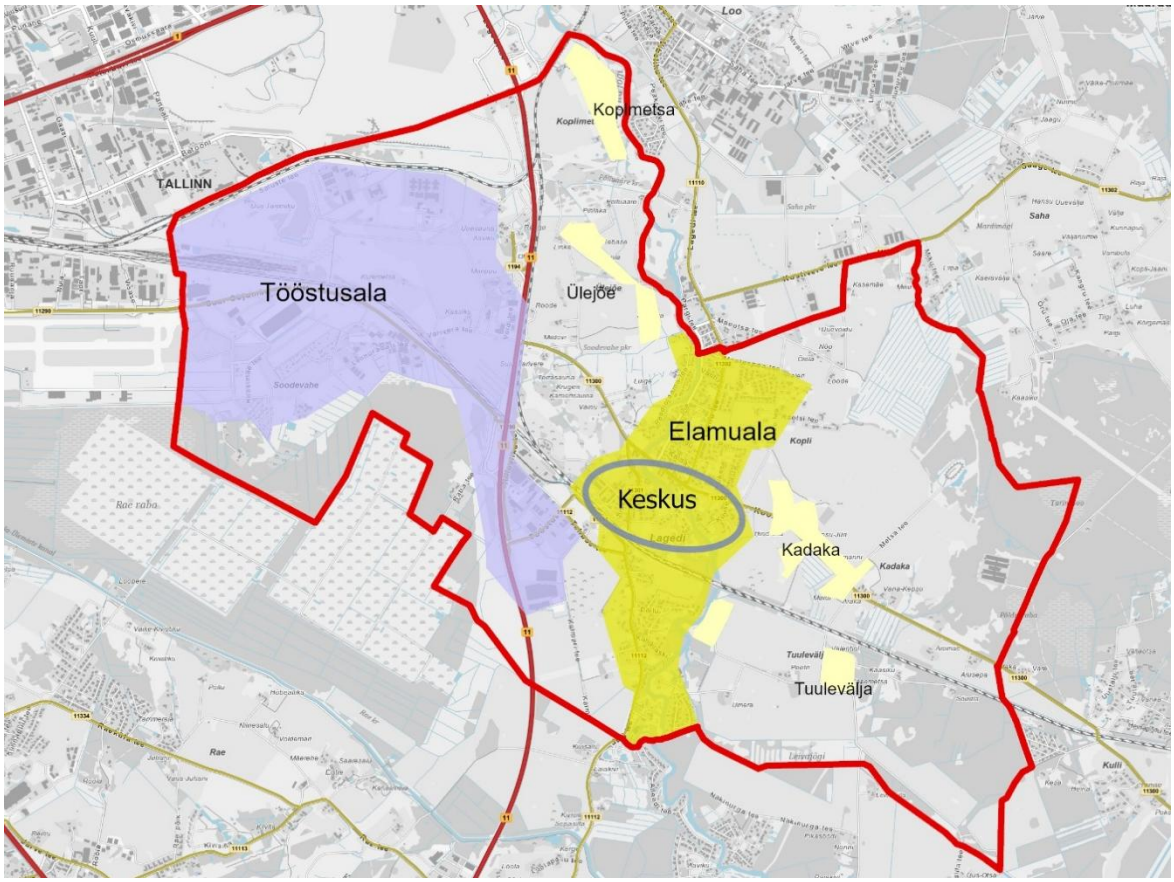
Tihedama asustuse koondamine keskusealale ja liikuvuse sõlmpunkti võimaldab kasutada olemasolevat ja kavandatavat taristut tõhusamalt, toetada ühistranspordi arengut ning luua eeldused teenuste, töökohtade ja rekreatiivsete alade ruumiliselt lähedaseks paiknemiseks. See vähendab igapäevasõitude vajadust, sõltuvust isiklikust sõiduautost ja soodustab liikumisviiside mitmekesisust ning parandab elukeskkonna kvaliteeti.

Tiheasustusalad on määratud piisava ulatusega, et Lagedi kandi elanike arv saaks kasvada maksimaalselt ca 6000 elanikuni, mis on piisava puhvriga aastateks, kui praegune elanike arv on ca 2000.

Hajusam asustus on seevastu sobivam piirkondades, kus ajalooline asustusmuster, looduslikud tingimused ja maastikuline väärtus või olemasoleva tiheasustuse kujunemiseks vajalik taristu on pigem ebamõistlikult kaugel ja ei võimalda tihedat hoonestust. Sellistes piirkondades on eesmärgiks säilitada maaelu iseloom, vältida liigset taristukoormust ning hoida tasakaalu elamuarenduse ja loodusväärtuste vahel. Lisaks ei ole nendel aladel varasema üldplaneeringuga määratud ja lubatud ehitusõigust viimase 15 aasta jooksul ellu viima asutud, seega otsene vajadus selliste alade tihedalt asustamise järele puudub.

Selline diferentseeritud ruumiline lähenemine võimaldab vallal suunata arengut etapiviisiliselt, lähtudes tegelikust teenindusvõimekusest ja arengukavas määratud elanikkonna juurdekasvust, tagades samal ajal keskkonnasäästliku ja majanduslikult põhjendatud arengu.

Määratlusele vastavalt on võimalik välja arvutada planeeritav elanikkonna arv, määratleda kohalikule võimekusele vastav elanike aastane juurdekasv ning määrata täpselt selle teenindamiseks vajalik sotsiaalse taristu paiknemine (koolid ja lasteaiad) ja vajadus. Lasteaia- ja koolilaste arv määratakse Rae valla arengukavas määratud elanikkonna vanuselisest struktuurist ja rahvastikuprognoosist tulenevalt. Arengut planeerida etapiviisiliselt keskelt (keskusest) väljapoole lähtuvalt arengukavas esitatud juurdekasvu kontrolljoonest. Keskuse piirkonnas arengu eeliseks on koos elamualadega arendatavad teenused ja rekreatiivsed alad.



Joonis 6 *Lagedi kandi olemasolev asustusstruktuur*

Harju maakonnaplaneeringus 2030+ määratud linnalise asustusega alad ei kattu kehtivas Rae valla üldplaneeringus määratud tiheasustusaladega ning on ulatuselt oluliselt väiksemad. Kehtiva üldplaneeringu tiheasustusala hõlmab alasid, mis on oma iseloomult ja hoonestuslaadilt küll valdavalt väikeelamualad, kuid millel puudub selge funktsionaalne seos aleviku keskuse ja teenustega. Selline lahendus ei toeta piisavalt kompaktse ja toimiva asustusstruktuuri kujunemist ega võimalda arengut sihipäraselt juhtida.

Samuti on Lagedi aleviku senised piirid kujunenud pigem intuitiivselt ega vasta tegelikult välja kujunenud kompaktse asustuse piiridele. Aleviku territooriumist jäävad praegu välja mitmed Lagedi arengu seisukohalt olulised alad ja funktsioonid, sealhulgas Lagedi lasteaed ning planeeritav Lagedi keskuse ala. Selline ruumiline killustatus nõrgestab aleviku kui kohaliku keskuse rolli ning hajutab kogukondlikku identiteeti.

Üldplaneering teeb ettepaneku muuta **Lagedi aleviku ja seda ümbritsevate külade vahelist lahkmejoont,** laiendades aleviku piire Vaskjala, Karla, Ülejõe ja Kopli küla arvelt. Muudatuse eesmärk on hõlmata aleviku koosseisu kogu funktsionaalselt ja ruumiliselt seotud tiheasustatud ning kompaktselt hoonestatud ala, mis igapäevaselt kasutab Lagedi keskuse teenuseid ja taristut.

Aleviku piiri laiendamisega soovitakse tugevdada piirkonna äärealade – valdavalt väikeelamutega madaltihedalt hoonestatud tiheasustusalade – sidusust aleviku keskusega ning kujundada neist ühtne funktsionaalne ja sotsiaalne tervik. Ühise haldus- ja asustusüksuse loomine toetab kogukondliku identiteedi kujunemist, soodustab elanike omavahelist suhtlust ning tugevdab kuuluvustunnet aleviku kui ühise elukeskkonna suhtes.

Lagedi aleviku piiri ja kompaktse asustusega ala ulatus on määratud piirkondadele, millel on selge ja sidus ruumiline ning liikluslik seos olemasoleva keskusega ning kus paiknevad kanti teenindava taristu olulised objektid, nagu lasteaed, kool ja kavandatav keskuseala. Uue aleviku piiri määramisel on arvestatud ka linnalise keskkonna tegelikku ulatust ja arengupotentsiaali, et tagada ruumiliselt loogiline, teenustega hästi varustatud ja pikaajaliselt jätkusuutlik asustusstruktuur.

Eesmärk 2: ***Killustatud aleviku sidumine tervikuks läbi sidusa liikuvuse ja peatänava***

Lagedi aleviku keskuse arengut pärsib praegu selle ruumiline killustatus. Alevikku lõhestavad mitmed tugevad joonobjektid – Tallinna ringtee, raudtee ja Pirita jõgi –, mis eraldavad erinevaid asustus- ja funktsionaalseid alasid ning takistavad keskuse kui sidusa terviku kujunemist. Olemasolev taristu ei toeta piisavalt toimiva ja elujõulise piirkonnakeskuse arengut ning vajab seetõttu sihipärast parendamist ja ümberkujundamist.

Tallinna ringteelt alevikule juurdepääs ei ole praegu lahendatud täisväärtusliku kahetasandilise ristmikuna kõigis suundades, vaid ajutise ühetasandilise peale- ja mahasõiduna. Selline lahendus ei toeta aleviku keskuse arengut ega piirkonna sisest liikumist, kuid samas piirab see ka suuremahulise läbiva liikluse teket aleviku sees. Planeeringu seisukohalt ei ole keskseks eesmärgiks mitte läbivuse suurendamine, vaid eelkõige aleviku eri osade omavaheliste ühenduste parandamine ning parem seos Tallinna linnaga, mis on Liikuvusuuringu kohaselt piirkonna elanike peamine sihtkoht. Kahetasandiline ristmik Tallinna ringteel parandab küll ühendust Tallinna suunal, kuid ei lahenda aleviku sisest liikumisprobleemi ega vähenda taristuobjektidest tulenevat killustatust.

Aleviku kui terviku toimimise seisukohalt on kõige olulisem tagada sõiduautode, ühistranspordi ning kergliikluse toimiv raudteeületus Lagedi–Aruküla maantee ja Tehase tee vahel. Selle ristumiskoha rajamine ei loo üksnes lühemat ühendust Tallinna suunal, vaid vähendab oluliselt igapäevast liikumist aleviku eri osade vahel Tallinna ringtee kaudu. Raudteeületus võimaldab tõhusamalt korraldada koolibussi- ja ühistranspordivõrku ning loob eeldused teenuste koondamiseks aleviku keskusesse, vältides nende dubleerimist raudtee eri pooltel. Raudtee ületuskohad kavandatakse ohutute, hästi ligipääsetavate ja mitmeliigilist liikumist toetavatena, võimaldades mugavat jalgsi- ja jalgrattaliikumist ning sidudes raudtee mõlemal pool paiknevad alad ühtseks ruumiliseks tervikuks.

Aleviku tänavavõrk kujundatakse hierarhilise ja sidusa süsteemina, mis tagab juurdepääsu kõigile funktsionaalsetele aladele ning toetab mitmeliigilise liikumise põhimõtet. Planeeringu aluseks on tasakaalustatud liikumismudel, kus autoliiklus, ühistransport, jalgsi- ja jalgrattaliiklus täiendavad üksteist. Olulisematele ühendustele kavandatakse kergliiklusteed ning olemasolevaid ühendusi parendatakse, et vähendada taristuobjektidest tulenevat ruumilist killustatust ja parandada aleviku sisest ühenduvust.

Lagedi kandi oluliseks arengueeliseks on raudtee ja rongiühenduse olemasolu. Praegu toimib raudtee siiski pigem alevikku eraldava kui ühendava elemendina. Samas loob see tugeva potentsiaali eratranspordist sõltuvuse vähendamiseks ning kestlike liikumisviiside edendamiseks. Üldplaneeringuga kavandatakse rongijaama ümbrusse tihedam keskuseala ja büroopiirkond, kuhu koonduvad piirkonnakeskusele iseloomulikud teenused ning millel on hea ühistranspordiühendus Tallinna Ülemiste ja Kesklinna piirkonnaga. Sellest arengueelisest lähtuvalt on selles piirkonnas põhjendatud linnalisema keskkonna kujundamine, kuna paranevad liikumisvõimalused ja teenuste kättesaadavus, väheneb liikumisvajadus ning eratranspordist sõltuvus.

Pirita jõgi kujutab endast samuti ruumilist eraldajat, kuid samas pakub see võimalusi mitmekesise ja kvaliteetse liikumiskeskkonna loomiseks. Jõeäärse kallasraja arendamise ja täiendavate jalgsi- ja jalgrattasildade rajamise kaudu on võimalik pakkuda alternatiivseid liikumisteekondi ning rikastada

igapäevast liikumiskogemust. Üldplaneeringuga kavandatakse täiendavad jalg- ja jalgrattasillad erinevate kompaktse asustusega alade vahel, tugevdades seeläbi aleviku sisest sidusust.

Lagedi aleviku ruumilise arengu kavandamisel lähtutakse põhimõttest, et taristuobjektid ei toimi alevikku lõhestavate barjääridena, vaid kujundavad sidusa ja toimiva ruumilise struktuuri. Olemasolevat ja kavandatavat taristut käsitletakse aleviku arengut toetava raamistikuna, mis ühendab erinevad funktsionaalsed alad ning loob loogilise ja loetava ruumilise selgroo. Planeeringuga nähakse ette taristuobjektide integreerimine ümbritsevasse asustusse selliselt, et väheneks nende barjääriefekt ja suureneks alade omavaheline läbitavus.

Lagedi aleviku üldplaneeringu ruumiline kontseptsioon lähtub arusaamast, et taristu on alevikku siduv ja arengut suunav element. Planeeringu elluviimisel kujuneb taristust funktsionaalne ja ruumiliselt selge raamistik, mis ühendab aleviku eri osad, toetab kestlikke liikumisviise ning loob kvaliteetse, sidusa ja toimiva elukeskkonna.

Lagedi aleviku keskuseala ruumilise terviklikkuse ja toimivuse parandamiseks nähakse üldplaneeringus ette Lagedi–Aruküla riigimaantee keskuseala läbiva lõigu kujundamine aleviku peatänavaks. Peatänav ei ole pelgalt liikluskoridor, vaid mitmefunktsiooniline avalik ruum, mis toetab aleviku keskuse kujunemist, kogukondlikku elu ning teenuste koondumist.

Peatänava planeerimise eesmärk on vähendada riigimaantee barjääriefekti keskusealas, rahustada liiklusvoogusid ning parandada kõigi liiklejate, eelkõige jalakäijate ja jalgratturite ohutust. Selleks kavandatakse maantee profiili ümberkujundamine keskusealale omaseks linnalikumaks tänavaruumiks, kus autoliiklus toimib aleviku elu toetava, mitte selle domineeriva elemendina. Läbiva liikluse funktsioon säilib, kuid see allutatakse keskuseala ruumilistele ja sotsiaalsetele vajadustele.

Peatänava lahenduse osana nähakse ette sõidukiiruste alandamine, ristmike ja ülekäigukohtade tihendamine ning selgelt eristatavate ja ohutute jalgsi- ja jalgrattateede rajamine. Tänavaruum kujundatakse visuaalselt kitsamaks ja loetavamaks, kasutades haljastust, tänavamööblit ja kvaliteetseid kattematerjale, et soodustada aeglasemat ja tähelepanelikumat liiklemist. Erilist tähelepanu pööratakse turvalistele kooliteedele ning mugavatele ühendustele peatänavalt haridus-, teenindus- ja ühistranspordiobjektideni.

Peatänav toimib keskuseala avaliku ruumi selgroona, mille äärde on kavandatud aktiivse kasutusega hoonestus, teenused ja ühiskondlikud funktsioonid. Tänavaruumi aktiivne esifassaad, hoonete esimesed korrused ning avalikud väljakud ja taskupargid loovad eeldused elava ja mitmekesise tänavaruumi kujunemiseks ning tugevdavad Lagedi aleviku identiteeti piirkondliku keskusena.

Liikuvuse seisukohalt toetab peatänava kujundamine mitmeliigilist liikuvust ja paremaid ühendusi ühistranspordiga. Peatänavale koonduvad bussipeatused ja kergliiklusteed, mis seovad keskuseala rongijaama, elamualade ja ümbritsevate asumitega. Selline lahendus vähendab sõltuvust eratranspordist ning toetab kestlike liikumisviiside kasutamist igapäevasõitudel.

Üldplaneeringu eesmärk on kujundada Lagedi–Aruküla riigimaantee keskuseala läbivast lõigust aleviku identiteeti kandev, turvaline ja inimmõõtmeline peatänav, mis ühendab aleviku erinevad osad, toetab keskuse arengut ning parandab oluliselt liikuvuse ja liiklusohutuse taset kogu Lagedi alevikus.

5. Üldised maakasutus- ja ehitustingimused

Üldplaneeringuga määratud juhtotstarve ja ehitustingimused on aluseks detailplaneeringute koostamisel, projekteerimistingimuste andmisel ning muude ehituslike ja maakasutuslike toimingute kavandamisel. Üldplaneeringu kehtestamisega ei kaasne kohest katastriüksuse sihtotstarbe muutust. Kuni kavandatu elluviimiseni saab maa-ala edasi kasutada senisel otstarbel. Maa juhtotstarve on määratud aladena mitte katastriüksuse piirdest lähtuvalt.

Juhtotstarve on üldplaneeringuga määratud maa-ala kasutamise valdav otstarve (kui vähemalt 80% planeeritavast alast, mitte katastriüksusest, vastab juhtotstarbele), mis annab perspektiivse maakasutuse **põhisuunad**. See tähendab, et näiteks elamumaa-aladele saab planeerida ka selle ala teenindamiseks vajalikke kaubandus- ja teenindushooneid ja ühiskondlikke hooneid, mis toetab piirkonna arengut ja aitab kujundada kvaliteetset elukeskkonda. Alasid seejuures tuleb vaadata terviklikult ja laiemalt, mitte kinnistu kaupa. Maa-ala valdava otstarbe järgimine ei tähenda ilmtingimata, et maa-alal ei võiks olla üksikuid kinnistuid, millel on teistsugune otstarve. Juhtotstarbele vastava kasutus peab jääma siiski asjaomasel juhul valdavaks ning ei tohi mõjutada üldplaneeringu põhilahendust- ja eesmärke.

Elamuehituse eesmärgil olemasoleva katastriüksuse (üldplaneeringu kehtestamisele eelneval perioodil) hoonestamiseks peab hoonestatava katastriüksuse suurus olema piisavalt suur, kuid mitte vähem kui 1200 m², et kehtivaid seadusjärgseid kitsendusi ja üldplaneeringuga seatud maakasutustingimusi arvestades jääks ehitamiseks piisav kitsendustest vaba hoonestusala ning krundil paiknevatest hoonetest ja rajatistest tulenevad võimalikud kitsendused (nt puurkaevust või salvkaevust tulenev sanitaarkaitseala/hooldusala ja reoveepuhastist tulenevad kujad) ei koorma naabermaaüksusi või on saadud naabermaaüksuse omaniku kirjalik nõusolek seatava servituudi osas. Selleks, et oleks võimalik otsustada katastriüksuse suuruse piisavust, on kohalikul omavalitsusel õigus nõuda hoone kavandamisel katastriüksuse hoonestamise eskiisi esitamist.

5.1. Tiheasustusalad

Üldplaneeringuga on määratud tiheasustusalad, kus hoonestus on kompaktne ning piirkonnas on tagatud ühiselt toimiv taristu - teed, kommunikatsioonid jm. Tiheasustusalad on detailplaneeringu koostamise kohustusega alad. Valla ruumilise arengu üldistest põhimõtetest tulenevalt toetab üldplaneering olemasolevate tiheasustusalade (2013. aastal kehtestatud üldplaneeringuga määratud) jätkuvat arengut, kuid muutes nad kompaktsemaks alevikus ja aleviku ümber, kuid hajusamaks äärealadel. Tiheasustusala ulatuse määramise aluseks on Skepast&Puhkim OÜ poolt on koostatud töö nr 25000025 „Lagedi kandi asustuse suunamise uuring„ (ptk 3.2.2). Tiheasustusalade piir on tähistatud kaardil ***musta kriips-punkt*** joonega.

Osaliselt on uuringus toodud piiri vähesel määral täpsustatud, kust on välja jäetud ala Tuulevälja külas ja Kopli külas. Tuulevälja külas olev ala ei ole sidusalt ühendatud kompaktselt asustatud aladega, vaid eraldatud Pirita jõe ning raudtee poolt. Ala moodustab eraldiseisva küla ning kompaktse piirkonna. Kopli külas on vähesel määral muudetud ja korrigeeritud tiheasustusala piiri, mida on laiendatud olemasoleva Ülase tee ääres põhjendusega, et olemasoleva taristu ääres on mõistlik hoonestada mõlemad tee poolsed küljed ja vähendatud kaugemal Kopli küla põlluäärsetel aladel, kus see on määratud piki katastriüksuse piiri, kuid perspektiivne areng põllupealsele alale ja ajaloolise asustusstruktuuri lähedal sellises ulatuses ei ole põhjendatud. Lisaks on tiheasustusalana määratletud kogu ulatuses tänane Lagedi aleviku piir kogu ulatuses.

Määratud tiheasustusalad on rakendatavad ka maareformiseaduse ja looduskaitseseaduse tähenduses.

Tiheasustusala tunnuseid omab eelkõige alevik ning uus määratud aleviku piir ning sellega külgnev valdavalt äri- ja tootmispiirkond Soodevahe, Ülejõe ja Koplimetsa külades ja mis piirneb Tallinna linnaga. Planeerimistegevuse läbiviimisel eelistada eelkõige nö „aukude" täitmist ning keskelt äärealadele planeerimist, Vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Samuti tuleb planeerimistegevuse läbiviimisel eelistada eelkõige ühistranspordipeatuste lähedal asuvaid veel planeerimata alasid ning hea linnalise või keskmise linnalise ühistranspordi teenindustasemega piirkondi. See tähendab, et elu-, töökohtade ja seda toetava muu taristu võrgustiku areng peab olema tasakaalustatud. Vastavalt Liikuvusuuringule peab olema ulatuslikuma tiheasustusalade arendamise ja tihendamise aluseks järjest paranev ühistranspordi võrgustik ja ühenduste tagamine nendega. Suures mahus arendamine

Joonis kaardi valgetele aladele toob tagajärjeks autokasutuse olulise kasvu.

TIHEASUSTUSALADEL ON MÄÄRATUD JÄRGNEVAD MAA JUHTOTSTARBED:

- Elamumaa alad – väikeelamumaa, ridaelamumaa, korterelamumaa;
- Ärimaa alad – teenindusettevõtete maa, ärimaa;
- Tootmismaa alad;
- Keskusemaa alad;
- Ühiskondliku hoone maa alad;
- Rohealad – kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa, kaitsehaljastuse maa, haljasmaa rohevõrgustikus;
- Transpordimaa alad
- Riigikaitsemaa alad.

5.1.1. Elamumaa alad

Tihedam hoonestus on planeeritud keskus lähedale, rongipeatuse ja ühiskondlike hoonete ümbrusesse ja suuremate teekoridoride lähedusse. Nendest kaugemad alad on planeeritud väikeelamupiirkondadena.

Elamumaadele on määratud **väikeelamumaa (Ev), ridaelamumaa (Er)** või **korterelamumaa (Ek)** juhtotstarve . Elamumaa on tähistatud ***kollaste ja oranžide*** toonidega.

Elamualad on funktsionaalselt jagatud erineva tihedusega aladeks tulenevalt vajadusest täpsemalt planeerida tihedamalt – ja hajusamalt planeeritavaid alasid.

Üldplaneeringuga on kategoriseeritud täpsemalt tihedamalt asustatud (korter- ja ridaelamumaa alad, keskusemaa alad) ning hajusamalt asustatud (väikeelamumaa alad) alad eesmärgiga planeerida täpsemalt territooriumile planeeritud elanikkonna arvu ja vastavalt sellele määrata nende teenindamiseks vajaliku sotsiaalse taristu paiknemist (koolid ja lasteaiad). Kvaliteetne elukeskkond ei ole ainult elamud, vaid ka ala teenindamiseks vajalikud kaubandus- ja teenindushooned, ühiskondlikud, kultuuri- ja spordihooneid, haljasalad või parkmets, mänguväljakud jm sobiv maakasutus, mis toetab piirkonna elanike vajadusi. Kvaliteetne elukeskkond tähendab muuhulgas elanike tervise, heaolu ja turvalisuse toetamist. Elamualale sobivad ka teenused ja töökohad, mis väärtustavad elukeskkonda ning vähendavad sundliikumise vajadust. Iga vähemalt 10 uue elamisühiku planeerimisel tuleb kaaluda teenuste olemasolu piirkonnas ning nende ebapiisavuse korral tuleb detailplaneeringu koostamise käigus panustada teenusvõrku. Elamumaa alad tuleb integreerida ühistranspordivõrgustikku.

Tihedam ala (korter- ja ridaelamud) asuvad olemasolevatel rongipeatuse lähedal paikneval väljakujunenud elamualal, keskusemaad ümbritseval alal ja läbivate magistraalteede ääres.

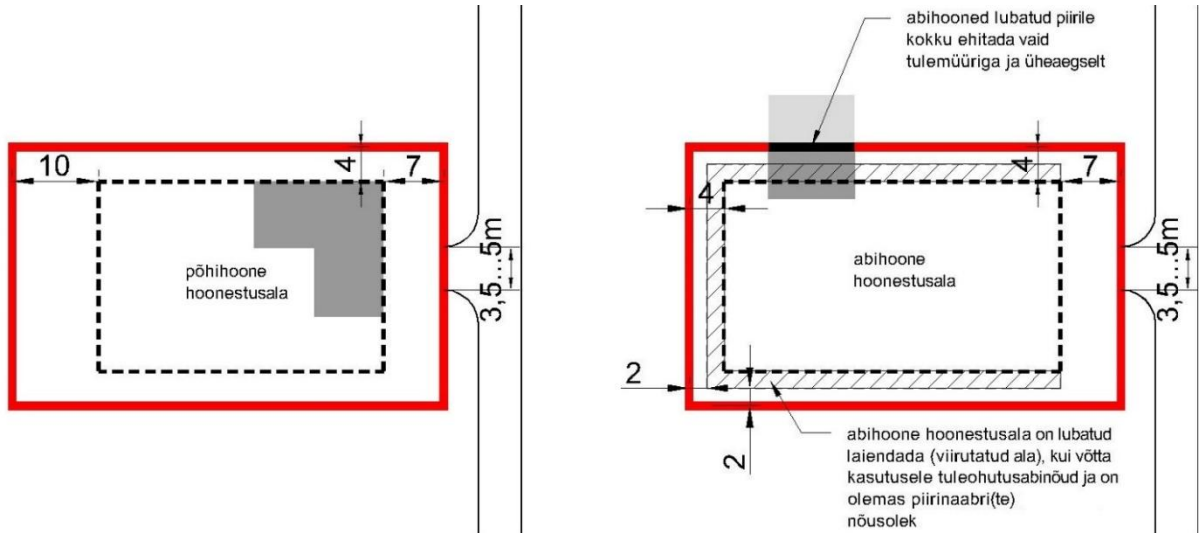
Tingimused elamumaa planeerimisel:

1. Maa juhtotstarve ja nõuded. Elamumaade planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringuga määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes* toodud nõuetest. Lubatud on väiksema koormusindeksiga hoonestuse rajamine, kui see on piirkonda sobilik: nt ridaelamumaale väikeelamute ja korterelamumaale rida- ja väikeelamute rajamine. Elamumaale on võimalik kuni 20% ulatuses rajada elamuala teenindavaid sotsiaalmaa ja/või ärimaa kõrvalfunktsioonid nt elanikke teenindavaid äri-, teenindus- ja kaubandusettevõtteid, ühiskondlikke hooneid jne. Suuremate alade puhul on see kohustuslik vt. *Tabel 5*.
2. Krundi suurus. Krundi jagamisel võib linnaehituslikult või ajalooliselt põhjendatud juhtudel olla määratud kuni 5% kõrvalekalle minimaalsuurusest. Jagamisel moodustuv krundistruktuur peab olema kooskõlas lähipiirkonnale iseloomuliku krundistruktuuriga. Sellest, et krundi suurus on jagamiseks piisav, ei saa tuleneda õigustatud ootust, et krundi jagamist peaks lubama. Iga üksikjuhtumit analüüsitakse eraldi. Tagatud peab olema moodustuva krundistruktuuri ruumiline sobivus ning vastavus teistele üldplaneeringu tingimustele.
   Kõrghaljastusega kinnistute jagamisel tuleb krundi suuruse määramisel lähtuda vajadusest säilitada kõrghaljastusega alade kompaktsus ning vajaduse korral planeerida krundid suuremad.
3. Hoonestusala. Elamute hoonestusala planeerimisel lähtuda reeglina allolevast *Tabelist 2* ja *Joonisest 8*. Kui välja on kujunenud olemasolev tänava- või teepoolne ehitusjoon, kavandatakse hoonestusala muutmist projekteerimistingimustega, kinnistul asub olemasolevaid hooneid ja/või planeeritav krunt on erikujuga vms, tuleb lähtuda eelkõige konkreetsest väljakujunenud ja piirkonda paremini sobivast olukorrast.

***Tabel 2**. Hoonete kaugus krundi piirist üldjuhul*

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

**Põhjendatud juhtudel, võttes kasutusele tuldtõkestavad meetmed, kokkuleppel naaberkinnistu omanikuga (ühistuga) on lubatud 0-4m. Krundi piirile on lubatud abihoonete- ja rajatiste ehitamine vaid välisseina pidi kokku tulemüüriga.*
*** siin on rajatiste puhul mõeldud grillimajad, kasvuhoone, prügimaja vms.*



***Joonis 8.** Elamumaal krundi hoonestusala paiknemine ja krundile mahasõidu laius üldjuhul*

4. Kruntide täisehitus. Ühe- ja kahepereelamute planeerimisel lähtuda krundi täisehitusel krundi suurusest vastavalt all olevale *Tabelile 3*. Kui planeeritakse vaid 1.korruselist hoonestust on lubatud *Tabelis 3* toodud täisehitust suurendada kuni 10%.
   Rida- ja korterelamute puhul lähtuda *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.*

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

Krundi suurus m^2	Krundi suurim lubatud hoonete ehitisealune pind või suurim lubatud täisehitusprotsent
……..– 1200	20%
1201–1500	250 m^2
1501–1800	270 m^2
1801–2000	290 m^2
2001–2500	300 m^2
2501–3000	330 m^2
3000-…..	kuni 10% (arvestada kontaktvööndi ja külamiljöösse sobivusega)

5. Hoonete arv. Igale katastriüksusele on lubatud üldjuhul rajada 1 põhihoone. Lubatud abihoonete arv *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.* Rida- ja kortermajade juures tuleb eelistada ühiseid suuremaid abihooneid abiruumide rajamiseks, mitte igal korteril eraldiseisvalt. Abihoonete lubatud asukoht ja tingimused määrata detailplaneeringute käigus. Abihoonete hulka loetakse ka ehitusloa kohustuseta hooned.
6. Hoonete kõrgus ja maapealne korruselisus *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Lubatud on määrata ehitusõigust maa-aluste korruste rajamiseks. Elamispindasid maa-alustele korrustele rajada ei ole lubatud.
7. Mahasõit kruntidele planeerida 3,5…5 m laiune, vt. *Joonis 8*. Väravad ei tohi avaneda teemaale.
8. Parkimine. Lahendatakse vastavalt *ptk 9.5 Parkimine.*
9. Liikuvus. Alates planeeringulahendusest, millega nähakse ette rohkem kui 20 elamisühikut, tuleb kaaluda liikuvusanalüüsi koostamist, vt lisaks *ptk 9.4. Ühistransport ja liikuvus.*
10. Arhitektuuristiil. Uue hoonestuse kavandamisel tuleb arvestada kontaktvööndis valdavalt väljakujunenud arhitektuuristiili, sh katusekaldeid ja räästajoone kõrgust. Samuti tuleb arvestada naabrite privaatsusvajadusega hoonete asendiplaanilisel kavandamisel, sh eluruumide akende paigutusel. Rida- ja korterelamutele on kohustuslik ette näha panipaigad.
11. Haljastus. Haljastuse planeerimisel lähtuda vallavalitsuse määrusest „Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas“. Väikeelamumaa krundile planeerida min iga 300 m² kohta 1 puu (s.h. viljapuu) täiskasvanukõrgusega min 3 m, istikute istutamise kõrgus min 1,5 m. Rida- ja korterelamumaa krundile planeerida min iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m, istikute istutamise kõrgus min 2 m. Haljastuse % osas lähtuda *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*.
    Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.

Metsaga kaetud elamumaadel jätta vähemalt 50 % territooriumist looduslikuks metsamaaks või planeerida parkmetsaks.

Erineva kasutusotstarbega alade eraldamiseks vajaliku kaitsehaljastuse planeerimise tingimusi *vt. 5.3.2. Kaitsehaljastuse maa.* Jõega piirnevatel aladel tuleb arvestada nahkhiirte ja kahepaiksete elutingimuste säilitamise nõuetega.

12. Radoon. Elamute rajamisel radooniuuringute teostamine ning hoonete projekteerimine vastavalt standardile EVS 840 Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes. Lagedi piirkonnas on reeglina radooni tõkestamine vajalik.
13. Vaatekoridorid. Elamumaade välja arendamisel Kopli ja Kadaka külas tuleb säilitada vaatekoridorid avatud maastikele/põldudele *vt. ptk 8.8. Väärtuslikud vaatekoridorid.*
14. Müra. Raudtee ääres müratundlike hoonete või rajatiste (väikeelamud, mänguväljakud jms) planeerimisel on soovituslik ehitusjoon vähemalt 100 m raudteest. Nimetatud vahemaad on võimalik vähendada täpsema asukohapõhise mürauuringu alusel ja/või sobivate müraleevendusmeetmete rakendamisel. Kõrghaljastuse puhvrite säilitamine taristu äärsetel kaitsehaljastusemaa aladel on kohustuslik. Müratundlikumates piirkondades (nt. Tallinna ringtee ääres, raudtee ääres, tootmisalade kontaktalal) on vajalik elamualade detailplaneeringute koostamise käigus tellida täiendavad mürauuringud ja võtta kasutusele müra vähendamiseks piirkonda sobilikud leevendusmeetmed.
15. Piirdeaia kõrgus maksimaalselt 1,5 m.

    Kahepere- ja ridaelamuboksid kasutushoovide bokside vahel lubatud madal hekk või kuni 1,0 m kõrgused piirded. Korterelamute krunte ei ole lubatud aiaga piirata.

    Müra levikut piirava abinõuna, kui müra ületab vastavalt modelleerimisele või mõõtmistulemustele piirnorme, on lubatud ehitada piirdeaed kuni 1,8 m. Sellisel juhul on lubatud rajada tummaedu (väga tihe laudis, betoon vms).

    Materjalikäsitluselt arvestada hoone ning naaberpiirete lahendusega.
16. Avalik haljasala: Kui arendustegevuse käigus nähakse ette rohkem kui 5 elamisühikut, tuleb alale ette näha haljasala või mänguväljaku ala. Haljasala võib väga väikese mahu korral planeerida ka teemaa koosseisu laiema haljasribana või puudealleena. Suuremate alade planeerimisel paigutada alad nii, et nad moodustaksid kõrvalasuva planeeringuga ühtse rohekoridori, pargi- ja/või puhkeala. Haljasalade planeerimisel lähtuda *Tabelist 4*.

***Tabel 4**. Planeeritava ala avalikult kasutatava haljasala suurus*

Planeeritavate elamisühikute arv	Planeeritavast alast jäetakse avalikult kasutavaks haljasalaks
5-20	≥10%*
20-100	10..15%*
100-….	≥ 12%*

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

17. Sotsiaal- ja/või ärimaa kõrvalfunktsioon:

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

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

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

Põhjendatud juhtudel on Tabelis 4 toodud nõuet võimalik vähendada, kui arendaja panustab avalikku huvi omavasse objekti (nt. mänguväljak, koerte jalutusplats, kõrghaljastus, jalgratta- ja jalgtee, matka- ja spordirada vms) sarnases või suuremas väärtuses.

18. Müra. Lennu- ja rongiliiklusest mõjutatud aladel tuleb uute hoonete rajamisel ning olemasolevate müratundlike hoonete rekonstrueerimisel tagada siseruumides kehtivate müra normtasemete täitmine. Selleks tuleb projekteerimisel rakendada asjakohaseid müra leevendavaid lahendusi, sealhulgas vajaduse korral suurema heliisolatsiooniga välispiirdeid, aknaid ja ventilatsioonilahendusi. Konkreetsete ehituslike lahenduste valik määratakse ehitusprojekti koostamisel mürahinnangu tulemuste alusel.

5.1.2. Ärimaa alad

Ärimaad on planeeritud Lagedi alevikku ja sellega piirnevale alale. Kuna ärimaad asuvad lähestikku elamumaadega, siis on eriti oluline ühendada need omavahel läbimõeldult sõidu- ning jalgratta- ja jalgteede võrgustikuga. Ärimaa aladele on määratud **teenindusettevõtete maa (Bt)** ja **ärimaa (B)** juhtotstarve ja need on tähistatud ***punaste*** toonidega.

Ärimaa alade määramisel on suures osas lähtutud nt mürakaardist, kus on liiklusmürast tingituna elamiseks mittesobivamad alad. Tallinna ringtee äärde müratundlike hoonete või rajatiste (elamud, mänguväljakud jms) planeerimisel on soovituslik ehitusjoon vähemalt 300-400 m teest.

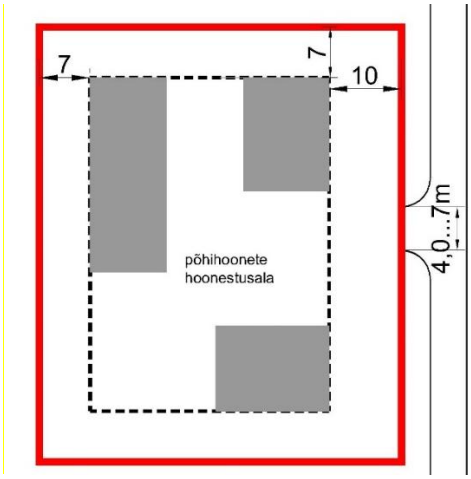
Tingimused ärimaa alade planeerimisel:

1. Maa juhtotstarve ja nõuded. Ärimaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu *maakasutuskaardil* määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes* toodud nõuetest. Ärimaade hoonestamisel ei ole lubatud elamistingimusi halvendav äritegevus ega ulatuslik tootmistegevus. Lubatud on laondus, logistikaettevõtlus ning „stock-office“ tüüpi hoonestus. Tallinna ringteega külgnevatel aladel tuleb eelistada suuremahulist hoonestust, mis toimiks elamualade suhtes müratõkestava ja visuaalse barjäärina. Elamualadega külgnevatel aladel on eelistatud väiksemahuline ja keskkonda paremini sobituv hoonestus.
   Raudteega külgnevale alale on kavandatud büroohoonete maa-ala, kus on ette nähtud pigem väiksematel kruntidel tihedam ja kõrgem hoonestus. Suurema ehitusõiguse ning senisest maakasutusest erineva arendusviisi kavandamise eesmärk on elavdada piirkonna arengut ning soodustada selle funktsionaalset mitmekesistamist. Alal on eeldused raudteepeatuse lähedusse sobivate väiksemahuliste äri- ja büroopindade kujunemiseks, mis toetavad piirkonnakeskuse arengut.
   Ärimaa aladel, mis on määratud olemasolevatele elamumaa sihtotstarbelistele kruntidele ja kus on olemasolev elamu, on võimalik jätkata tegevust väikeelamumaa tingimustele vastavalt (see tähendab olemasolevate hoonete rekonstrueerimist, laiendamist, ümberehitamist ning abihoonete rajamist).

2. Krundi suurus. Järgida piirkondlikke ehitusnõudeid vastavalt *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Elamualade kontaktvööndis ärimaa krundi suurus maksimaalselt 0,7 ha.
   Kruntide liitmine ei ole lubatud, kui see ületab maksimaalselt lubatud krundi suurust. Linnaehituslikust ja funktsionaalsest sobivusest tulenevatel juhtudel on lubatud kuni 20% kõrvalekalle maksimaalsest ja minimaalsest krundi suurusest.
3. Hoonestusala planeerimisel lähtuda reeglina allolevast *Tabelist 6* ja *Joonisest 9*. Kui välja on kujunenud olemasolev tänava- või teepoolne ehitusjoon, kavandatakse hoonestusala muutmist projekteerimistingimustega, kinnistul asub olemasolevaid hooneid ja/või krunt on erikujuga vms, tuleb lähtuda eelkõige konkreetsest väljakujunenud ja piirkonna paremini sobivast olukorrast.

***Tabel 6**. Hoonete kaugus krundi piirist üldjuhul*

	Eest	Küljelt ja tagant
Põhihooned	≥10 m	≥7 m



***Joonis 9.** Äri- ja tootmismaadel krundi hoonestusala paiknemine ja krundile mahasõidu laius üldjuhul.*

4. Hoonete arv. Igale katastriüksusele on lubatud rajada maksimaalselt 3 põhihoonet. Täpne vajadus tuleneb ärihoone funktsionaalsusest. Lubatud abihoonete arv vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Sellest nõudest erinevad lahendused on lubatud, kui suurem ala lahendatakse kompleksselt erineva kontseptsiooni alusel.
5. Kruntide täisehitus. Maksimaalne lubatud täisehitus on 40%. Täpne vahemik vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*.
6. Hoonete kõrgus ja maapealne korruselisus vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Lubatud on määrata detailplaneeringu alusel ehitusõigust maa-aluste korruste rajamiseks.
7. Haljastus. Haljastuse planeerimisel lähtuda vallavalitsuse määrusest „Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas“ Peateede (jaotusmagistraal ja jaotustänav vt 9.2) ääres kohustuslik puude rivi transpordimaa koosseisus. Krundile planeerida minimaalselt iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m. Istikute kõrgus min. 3,0 m. Haljastus% kinnipidamine ja kõrghaljastuse rajamine on oluline soojussaarte tekkimise vältimiseks ja kvaliteetse väliruumi tagamiseks. Minimaalne haljastuse protsent vt. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused*

piirkondade lõikes. Elamualade kontaktvööndis min 40% haljasalast peab olema kaetud kõrghaljastusega.

Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.

Erineva kasutusotstarbega alade vahele tuleb rajada 20-30 m laiused mitmerindeliselt kõrghaljastatud alad eesmärgiga alade eraldamiseks ja/või olemasolevate kaitsehaljastusemaade ühendamiseks.

8. Mahasõit kruntidele planeerida 4,0…7 m laiune. Väravad ei tohi avaneda teemaale, vt *Joonis 9*.
9. Parkimine. Lahendatakse vastavalt *ptk 9.5 Parkimine*.
10. Arhitektuuristiil. Uue hoonestuse kavandamisel tuleb arvestada kontaktvööndis valdavalt väljakujunenud arhitektuuristiili, sh katusekaldeid ja räästajoone kõrgust.
11. Piirdeaia kõrgus maksimaalselt 2,0 m. Teenindusettevõtteid mitte piirata.
12. Materjal: Fassaadid tuleb liigendada nii vormilt, materjalilt kui toonidelt. Hoone esinduslik fassaad kujundada suuremate teede poolsele küljele, kus tuleb kasutada ka esinduslikemaid materjale ning vaid profiilplekist kergpaneelidega lahendused pole lubatud. Avalikkusele suunatud (k.a. toidupoed) hoonete puhul plekist kergpaneel välisviimistlusmaterjalina peafassaadi(de)l pole lubatud. Arhitektuurikeel peab olema esinduslik, moodne ning sobituma elukeskkonna hoonestusega.
13. Liiklus: Tagada juurdepääs alale jalgratta- ja jalgteega. Transpordivood tuleb suunata müra- ja saastetundlikest aladest mööda neid läbimata.
14. Riigimaanteed. Maanteede äärsetel aladel tuleb detailplaneeringu lahendused kooskõlastada Transpordiametiga. Põhimaantee (Tallinna ringtee) ääres paiknevate ärimaade arendamisel tuleb juurdepääsude kavandamisel arvestada, et uute samatasandiliste mahasõitude rajamine nendele maanteedele ei ole lubatud. Ärimaade väljaarendamise tulemusena ei tohi häiritud saada liiklus maanteel. Riigimaantee kaitsevööndisse hooneid mitte planeerida, eelistatud on planeerida sellele alale haljasalad või haljasaladega kombineeritud parklad.

5.1.3. Keskusemaa ala

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

Lagedi alevikus on väga vähe avalikku ruumi. Avalik ruum on igaühele kasutamiseks mõeldud terviklik ja sidus välisruum, mis koosneb tänavatest, jalgratta- ja jalgteedest ning nendega seotud teenustest, külaplatsidest ja väljakutest, rohe- ja pargialadest, mänguväljakutest ning muudest samalaadsetest paikadest. Keskuseala on nii teenus- kui liikuvuskeskus. Avalikust ruumist avanevad vaated ja seal olevad tegevused on avaliku huvi objektiks. Avalikus kasutuses olevate hoonete siseruum on poolavalik ruum. Avalik ja poolavalik ruum tõstab ruumi kvaliteeti ja loob tingimused selle aktiivseks ja mitmekülgseks kasutamiseks inimeste poolt.

Keskusemaa-ala paikneb Lagedi aleviku kõige atraktiivsemas ja ruumiliselt olulisemas asukohas, olles ühelt poolt piiritletud raudtee otsese ümbrusega ning teiselt poolt Lagedi–Aruküla maanteega. Keskuse

piirkonna ulatus on siiski määratud senisest maakasutusest laiemana ning hõlmab lisaks praegusele aleviku keskmele ka Lagedi–Aruküla maantee äärsed alad, mis on kavandatud perspektiivse peatänavana (7.1.1. P1 Lagedi aleviku keskuse piirkond). Selline lahendus loob eeldused tugeva ja selgelt loetava alevikukeskuse kujunemiseks.

Keskuseala ja peatänav kujundatakse aleviku ruumiliseks ja funktsionaalseks keskpunktiks, kuhu on tagatud head ja turvalised jalgsi- ja jalgrattaühendused kõikidest aleviku osadest. Keskusemaa-ala paikneb oluliste igapäevaste liikumisteekondade ristumiskohas: siin asuvad või paiknevad vahetus läheduses kool, toidukauplus, keskusehoone ning otseühendus raudteejaamaga. Ala jääb bussipeatuste vahetusse naabrusse ning seda iseloomustab suhteliselt tihe ja mitmekesine hoonestus, mille hulgas on esindatud avalikud ja teenindusfunktsioonid. Keskusealal ja selle vahetus ümbruses paiknevad ka avalikud haljasalad, mänguväljakud ja viibimiseks mõeldud ruumid.

Lagedi–Aruküla maantee kujundatakse aleviku piires peatänavana, mis ei toimi üksnes liikluskoridorina, vaid kujuneb kvaliteetseks ja meeldivaks avalikuks ruumiks. Peatänav peab võimaldama mugavat ja ohutut liikumist nii jalgsi kui ka jalgrattaga ning toetama tänavaäärsete teenuste ja avalike funktsioonide koondumist. Teenused ja ärifunktsioonid on eelistatult koondatud peatänava äärde ning liikumiskoridoridele, mis suunduvad raudteepeatuse ja keskuseala poole.

Keskuseala arendamise eelduseks on kvaliteetse ja sidusa jalgsi- ja jalgrattaliikumise ruumi loomine. Selleks kavandatakse turvalised ülekäigukohad, autoliikluse rahustamise meetmed nii riigimaanteel, kohalikel jaotusmagistraalidel kui ka planeeritaval peatänaval. Täiendavalt nähakse ette läbimõeldud haljastus ning mitmekesine avalik ruum, sealhulgas pargi- ja väljakualad, kus on võimalik viibida ning kulgeda ka ilma konkreetse eesmärgita. Avalik ruum peab toetama kohaliku elaniku igapäevasi vajadusi, igapäevast kasutust, kogukondlikku suhtlust ja aleviku identiteedi kujunemist.

Lagedi alevik on oma mõõtkavalt piisavalt kompaktne, et toetada ühtse ja selgelt määratletud keskuseala kujunemist, mistõttu ei ole põhjendatud mitme eraldiseisva keskuse kavandamine. Keskuseala planeerimisel on siiski oluline tagada, et kõigist aleviku piirkondadest oleksid head, loogilised ja turvalised jalgsi- ja jalgrattaühendused keskusealale, kindlustades keskuse kättesaadavuse ja kasutatavuse kogu aleviku elanikkonnale.

Tingimused keskusemaa alade planeerimisel:

1. Maa juhtotstarve ja nõuded. Keskusemaaga moodustab olemasoleva väljakujunenud korterelamute alaga ja raudtee peatuse piirkonnaga ühtse terviku. Keskusemaal peab kogu alast 40% moodustama piirkonda teenindav ärimaa ala, ühiskondliku hoone maa-ala, roheala. Erandina on läbivalt teede ääres lubatud hoonestus, kus teekoridori ääres kogu 1.korruse moodustab äripind ja ülemised korrused on korterid.
   Transpordimaa-alad teenindavad kogu piirkonda ja arvestada mõlema ala hulka.
   Keskusemaa hoonestamisel ei ole lubatud elamistingimusi halvendavat äritegevust ning tootmistegevust. Keskusemaale luuakse uut avalikku ja poolavalikku ruumi. Hoonestus tuleb pigem planeerida perimetraalselt, et moodustuks aktiivne tänavaruum. Hoonete peafassaadid peavad asuma inimeste liikumisteekonnale lähedal, mitte ulatuslike parkla-alade taga.
   Keskusemaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu *maakasutuskaardil* määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes* toodud nõuetest.
2. Arhitektuurikonkurss. Parima arhitektuurse ja/või linnaehitusliku lahenduse leidmiseks ning hea nüüdisaegse arhitektuurse taseme tagamiseks tuleb korraldada keskusaladel arhitektuurivõistlusi. Arhitektuurivõistluse korraldamise nõude esitamise üle otsustab Rae Vallavalitsus.

Arhitektuurivõistluse korraldamise vajadust kaalutakse kõigil juhtudel, mil kavandatakse linnaehituslikult keskses kohas asuva või olulist avalikku huvi pakkuva ehitise ning iga eriti mahuka või silmatorkava ehitise ning kesksema avaliku ruumi, väljaku, tänava või pargi projekteerimist või suuremate ja kesksemate hoonestusalade planeerimist. Arhitektuurivõistluse korraldamisel ja läbiviimisel juhindutakse Eesti arhitektuurivõistluste juhendist.

3. Hoonete arv krundil planeerida vastavalt üldisele kontseptsioonile kogu alal.
4. Tänavaruum tuleb kujundada jalakäijasõbralikuks väljakuliseks ruumiks, kus jalakäigualasid tuleb laiendada, rajada tänavahaljastust, väikevorme, mitmekesistada ruumi kasutusvõimalusi arvestades kõigi vanusegruppidega ning parendada jalgratta- ja jalgteede ühendusi naaberaladega. Tagatud peavad olema head ja kiired jalgratta- ja jalgtee ühendused rongi- ja bussipeatustega. Ehitistele juurdepääsude kavandamisel tagada liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimalused. Keskusemaal arvestada peatänava planeerimisega *ptk 9.2.2. Lagedi aleviku peatänav.*
5. Krundi suurus minimaalselt 3000 m^2. Järgida piirkondlikke ehitusnõudeid vastavalt *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*.
   Kruntide liitmine ei ole lubatud, kui see ületab maksimaalselt lubatud krundi suurust. Linnaehituslikust ja funktsionaalsest sobivusest tulenevatel juhtudel on lubatud kuni 20% kõrvalekalle minimaalsest krundi suurusest.
6. Kruntide täisehitus. Maksimaalne lubatud täisehitus on 50% ärimaa osas ning koormusindeks 250 elamumaa osas. Täpne vahemik *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Täisehitus tuleb arvestada planeeritava maa sihtotstarbe lõikes.
   Kui äripind lahendatakse põhitänavate ääres esimes(t)e korrus(t)e mahus nö segahoonestusena võib arvestada ärimaa täisehituse osa vastavaks kogu planeeritava krundi täisehitusega ja koormusindeksit arvutada kogu krundi pinna kohta.
7. Hoonete kõrgus ja maapealne korruselisus *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Lubatud on määrata detailplaneeringu alusel ehitusõigust maa-aluste korruste rajamiseks. Elamispindasid maa-alustele korrustele rajada ei ole lubatud.
8. Haljastus. Haljastuse planeerimisel lähtuda vallavalitsuse määrusest „Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas“ Peateede (jaotusmagistraal ja jaotustänav vt 9.2) ääres kohustuslik puude allee teemaa koosseisus. Krundile planeerida minimaalselt iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m. Istikute kõrgus min 3,0 m. Krundi pinnast peab olema min 15% kaetud haljaaladega.
   Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleks teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.
   Keskusemaa planeerimisel kaasata detailplaneeringu koostamisse maastikuarhitekt(id), tagamaks sobivaima lahenduse välja töötamist. Erineva kasutusotstarbega alade eraldamiseks vajalik rakendada kaitsehaljastuse planeerimise tingimusi *ptk 5.3.2. Kaitsehaljastuse maa.*
9. Parkimine. Lahendatakse vastavalt *ptk 9.5 Parkimine.*
10. Liikuvus. Ühistranspordi ja liikuvuse teemad lahendada vastavalt ptk 9.4. Ühistransport ja liikuvus.
11. Piirdeaeda pigem mitte rajada. Mõjuval põhjusel (nt. väikelaste mängualad) võib see olla kuni 1,5 m kõrgune.

12. Materjal: Fassaadid tuleb liigendada nii vormilt, materjalilt kui toonidelt. Plekist kergpaneelidega hoonestus pole lubatud, arhitektuurikeel peab olema esinduslik, moodne ning sobituma elukeskkonna hoonestusega.
13. Müra. Lennu- ja rongiliiklusest mõjutatud aladel tuleb uute hoonete rajamisel ning olemasolevate müratundlike hoonete rekonstrueerimisel tagada siseruumides kehtivate müra normtasemete täitmine. Selleks tuleb projekteerimisel rakendada asjakohaseid müra leevendavaid lahendusi, sealhulgas vajaduse korral suurema heliisolatsiooniga välispiirdeid, aknaid ja ventilatsioonilahendusi. Konkreetsete ehituslike lahenduste valik määratakse ehitusprojekti koostamisel mürahinnangu tulemuste alusel.

5.1.4. Tootmismaa alad

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

Tootmismaa alad on ulatuslikud maa-alad, mis jäävad Rail Baltica, põhiraudtee ümbrusesse ning Tallinna ringtee ja 11290 Tallinn-Lagedi tee (Suur-Sõjamäe tee) ümbrusesse. Sellel alal tegeletakse valdavalt väike- ja suurtootmisega, laonduse, logistika, pakendamise jne. Hoonestus koosneb reeglina väiksemast bürooplokist ja suuremast lao- või tootmisplokist.

Osaliselt on määratud tootmismaa ala olemasolevale väikeelamutega hoonestatud maale. See ca 200 m laiune piirkond Lepiku tee ääres, mis asub planeeritud Rail Baltic trassi ja Tallinna ringtee vahel, nö kahe tehnitsistliku keskkonna vahel. Maakasutuse muutusest tulenevalt ei ole sellel alal elamumaa ala laiendamist ette nähtud. Perspektiivse raudteemaa lähedus ning tootmishoonete olemasolu põhjustab nii müra-, saasteainete- ja visuaalseid häiringuid ning olulist liiklussageduse kasvu, mis ei taga häid elamistingimusi.

Tingimused tootmismaa alade planeerimisel:

1. Maa juhtotstarve ja nõuded. Tootmismaa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes* toodud nõuetest. Tootmismaa aladel, mis on määratud olemasolevatele elamumaa sihtotstarbelistele kruntidele ja kus on olemasolev elamu, on võimalik jätkata tegevust väikeelamumaa tingimustele vastavalt (see tähendab olemasolevate hoonete rekonstrueerimist, laiendamist, ümberehitamist ning abihoonete rajamist).
2. Krundi suurus. Järgida piirkondlikke ehitusnõudeid vastavalt *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*.
   Kruntide liitmine ei ole lubatud, kui see ületab maksimaalselt lubatud krundi suurust. Linnaehituslikust ja funktsionaalsest sobivusest tulenevatel juhtudel on lubatud kuni 20% kõrvalekalle maksimaalsest lubatud krundi suurusest.
3. Hoonestusala planeerimisel lähtuda reeglina allolevast *Tabelist 6* ja *Joonisest 9*. Kui välja on kujunenud olemasolev tänava- või teepoolne ehitusjoon, kavandatakse hoonestusala muutmist projekteerimistingimustega, kinnistul asub olemasolevaid hooneid ja/või krunt on erikujuga vms, tuleb lähtuda eelkõige konkreetsest väljakujunenud ja piirkonna paremini sobivast olukorrast.
   Lubatud on planeerida hoonestusala üle krundi piiri, kui on lubatud kruntide liitmine.

Hoonestusala ja ulatuse planeerimisel tuleb arvestada, et kõik planeeritav krundile ära mahuks – hoonestus, parkimine ja haljastus.

4. Kruntide täisehitus. Maksimaalne lubatud täisehitus on 60%. Täpne vahemik *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*.
5. Hoonete arv. Igale katastriüksusele on lubatud rajada kuni 3 põhihoonet. Lubatud abihoonete arv *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes*. Sellest nõudest erinevad lahendused on lubatud, kui suurem ala lahendatakse kompleksselt erineva kontseptsiooni alusel.
6. Hoonete kõrgus ja maapealne korruselisus *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.* Lubatud on määrata detailplaneeringu alusel ehitusõigust maa-aluste korruste rajamiseks.
7. Haljastus. Haljastuse planeerimisel lähtuda vallavalitsuse määrusest „Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas“. Peateede (jaotusmagistraal ja jaotustänav vt 9.2) ääres kohustuslik puude allee teemaa koosseisus. Krundile planeerida minimaalselt iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m. Istikute kõrgus min. 3,0 m. Haljastus % kinnipidamine ja kõrghaljastuse rajamine on oluline soojussaarte tekkimise vältimiseks ja kvaliteetse väliruumi loomiseks. Minimaalne haljastuse protsent *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.*

   Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleks teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte. Likvideeritavad puud tuleb asendada vastavalt vallavalitsuse määrusele „Puu raieloa andmise korrale Rae vallas“.

   Erineva kasutusotstarbega alade eraldamiseks vajalik rakendada kaitsehaljastuse planeerimise tingimusi *vt. 5.3.2. Kaitsehaljastuse maa.*
8. Müra. Müra- ja saastetundlike alaga piirnemisel tuleb detailplaneeringu käigus hinnata planeeritava tegevuse tulemusena tootmisalalt lähtuvat müratase ja sellest tulenevalt võtta vajadusel kasutusele leevendusmeetmed. Lisaks on kohustus kaitsehaljastuse rajamine müra- ja saastetundliku ala ning tootmisala vahele. Kui 300 m ulatusse jääb olemasolevaid elamuid, tuleb sellele küljele ette näha minimaalselt 2-realine igihaljas haljasvöönd, istikute kõrgus min 3,0 m.
9. Mahasõit kruntidele planeerida 4,0…7 m laiune. Väravad ei tohi avaneda teemaale, vt *Joonis 9*.
19. Parkimine. Lahendatakse vastavalt *ptk 9.5 Parkimine*.
20. Liikuvus. Ühistranspordi ja liikuvuse teemad lahendada vastavalt ptk 9.4. Ühistransport ja liikuvus.
10. Arhitektuurstiil. Uue hoonestuse kavandamisel tuleb arvestada kontaktvööndis valdavalt väljakujunenud arhitektuuristiili, sh katusekaldeid ja räästajoone kõrgust.
11. Piirdeaia kõrgus maksimaalselt 2,0 m.
12. Materjal: Hoonete olmeplokk kujundada esinduslikuma fassaadiga ning suuremate teede/tänavate poolsele küljele.
13. Riigimaanteed. Riigimaanteede äärsetel aladel tuleb detailplaneeringu lahendused kooskõlastada Transpordiametiga. Põhimaantee (Tallinna ringtee) ääres paiknevate alade arendamisel tuleb juurdepääsude kavandamisel arvestada, et uute samatasandiliste mahasõitude rajamine maanteele ei ole lubatud. Tootmismaade väljaarendamise tulemusena ei tohi häiritud saada liiklus maanteel. Riigimaantee kaitsevööndisse hooneid mitte planeerida, eelistatud on planeerida sellele alale haljasalad või haljasaladega kombineeritud parklad.

5.1.5. Ühiskondliku hoone maa alad

Ühiskondliku hoone maa (AA*)* on eelkõige koolide, lasteaedade või ametiasutuste alune maa ja asub elamualade piirkondades või keskuseala ligiduses. Ühiskondlikult kasutatavad hooned on hea elukeskkonna ja kogukonna loomulik osa.
Ühiskondliku hoone maa on tähistatud ***sinise*** värviga ning tähisega *AA*.

Tingimused ühiskondliku hoone maa alade planeerimisel:

1. Maa juhtotstarve ja nõuded. Ühiskondliku hoone planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu *maakasutuskaardil* määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes*.
2. Kui arendusala piires ei ole kaardil juba määratletud üldkasutatava maa asukohta, tuleb selle ulatuse määramisel elamumaa aladel lähtuda *Tabelist 5*.
3. Kruntide täisehitus. Krundi hoonete täisehitus kuni 60%.
4. Hoonete kõrgus ja maapealne korruselisus. Hoonestus reeglina maksimaalselt kuni 4-korruseline ja 16 m, väikeelamute kontaktalal kuni 12 m.
5. Materjal. Välisviimistluse valikul tuleb arvestada piirkonda sobivust ja esinduslikkust.
6. Arhitektuurikonkurss. Parima arhitektuurse ja/või linnaehitusliku lahenduse leidmiseks ning hea nüüdisaegse arhitektuurse taseme tagamiseks tuleb korraldada arhitektuurivõistlusi. Arhitektuurivõistluse korraldamise nõude esitamise üle otsustab Rae Vallavalitsus. Ühiskondlike ehitiste (nt. kool, lasteaed, spordikeskus, raamatukogu, kultuurikeskus, terviseasutus vm ametiasutus) rajamise korral tuleb läbi viia arhitektuurikonkurss parima lahenduse saamiseks. Arhitektuurivõistluse korraldamisel ja läbiviimisel juhindutakse Eesti arhitektuurivõistluste juhendist. Arhitektuurikonkursi žüriisse peab olema kaasatud vähemalt üks Rae valla esindaja. Arhitektuurikonkursi tulemuste alusel on võimalik üksikutel erandjuhtudel ning tulenevalt võidutöö lahendusest muuta üldplaneeringuga määratud maakasutus- ja ehitustingimusi maksimaalselt 33% ulatuses ning sellisel juhul ei ole vajalik koostada üldplaneeringut muutvat detailplaneeringut.
7. Tänavaruum tuleb kujundada jalakäijasõbralikuks ruumiks, kus jalakäigualasid tuleb laiendada, rajada tänavahaljastust, väikevorme, mitmekesistada ruumi kasutusvõimalusi arvestades kõigi vanusegruppidega ning parendada jalgratta- ja jalgteede ning ühistranspordi ühendusi naaberaladega. Ehitistele juurdepääsude kavandamisel tagada liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimalused. Haridusasutuste rajamisel tuleb pöörata erilist tähelepanu liiklusohutusele ning lähtuda teede ja teiste liiklusrajatiste projekteerimisel lähtetasemest „hea“.
8. Haljastus. Haljastuse planeerimisel lähtuda Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas. Peateede (jaotusmagistraal ja jaotustänav vt 9.2) ääres kohustuslik puude allee teemaa koosseisus. Krundile planeerida minimaalselt iga 300 m² kohta 1 puu täiskasvanukõrgusega min 6 m. Istikute kõrgus min 3,0 m.
   Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.

9. Radoon. Ühiskondlike hoonete rajamisel ja projekteerimisel lähtuda standardist EVS 840 "Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes".
10. Parkimine. Lahendatakse vastavalt *ptk 9.5 Parkimine.*
11. Liikuvus. Ühistranspordi ja liikuvuse teemad lahendada vastavalt *ptk 9.4. Ühistransport ja liikuvus.*
12. Müra. Riigimaantee müratundlike hoonete või rajatiste (koolid, lasteaiad, mänguväljakud jms) planeerimisel on soovituslik ehitusjoon vähemalt 300 m maanteest. Nimetatud vahemaad on võimalik vähendada täpsema asukohapõhise mürauuringu alusel ja/või sobivate müraleevendusmeetmete rakendamisel.

5.1.6. Riigikaitsemaa alad

1. Maa juhtotstarve ja nõuded. Riigikaitse maa planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes.* Maa-ala kavandamisel tuleb tagada selle sobivus riigikaitseliste ülesannete täitmiseks ning arvestada riigikaitseobjektide toimimisest tulenevate ruumiliste ja julgeolekunõuetega.
2. Kruntide täisehitus. Krundi hoonete täisehitus kuni 50%.
3. Hoonete kõrgus ja maapealne korruselisus. Hoonestus reeglina maksimaalselt kuni 4-korruseline ja 16 m.
4. Materjal. Välisviimistluse valikul tuleb arvestada piirkonda sobivust ja esinduslikkust. Vajadusel tuleb arvestada julgeoleku-, varjestus- ja vastupidavusnõuetega.
5. Arhitektuurikonkurss. Riigikaitseobjektide kavandamisel võib Rae Vallavalitsus koostöös riigikaitse valdkonna pädeva asutusega nõuda arhitektuurivõistluse korraldamist, kui tegemist on avalikku ruumi oluliselt mõjutava või arhitektuurselt olulise objektiga. Julgeoleku- ja kaitsenõuetest tulenevalt võib arhitektuurivõistluse korraldamisest loobuda või rakendada piiratud osalejatega konkurssi.
6. Parkimine. Lahendatakse vastavalt *ptk 9.5 Parkimine.*
7. Liikuvus. Ühistranspordi ja liikuvuse teemad lahendada vastavalt ptk 9.4. Ühistransport ja liikuvus.

5.2. Hajaasustusalad

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

Külade, teede ja põllumassiivide omavaheline paigutus moodustab maakasutuse struktuuri, mis on hajaasustusalale omane olnud pikka aega. Üldplaneering toetab ja võimaldab hajaasustusalal uute majapidamiste rajamist ning äri- ja tootmistegevust vaid juba varem välja kujunenud asustusstruktuuri, ajaloolis-kultuurilisi ja looduslikke tingimusi arvestades.

Lagedi kandis asub hajaasutuses nii eraldiseisvad majapidamisi ja talusid kui ka kompaktsemalt väljakujunenud külakeskuseid. Olemasolevad majapidamised on tähistatud maakasutuse juhtotstarbena **elamumaa hajaasustuses (Eõ)**, mis on tähistatud ***helekollase*** värviga. Külakeskustes asuvad

kompaktsemad olemasolevad ja perspektiivsed elamualad on tähistatud maakasutuse juhtotstarbena **elamumaa-alad (E),** mis on tähistatud ***heleda oranži*** värviga.

KOMPAKTSED KÜLAKESKUSED:

- Koplimetsa küla;
- Ülejõe küla;
- Kadaka küla;
- Tuulevälja küla

HAJAASUSTUSALADEL ON MÄÄRATUD JÄRGNEVAD MAA JUHTOTSTARBED:

- Elamumaa alad – kompaktse külakeskuse elamumaa alad ja elamumaa alad hajaasustuses;
- Tootmismaa alad hajaasustuses;
- Põllumajandus- ja looduslik haljasmaa;
- Rohealad – kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa, kaitsehaljastuse maa, haljasmaa rohevõrgustikus;
- Transpordimaa alad.

5.2.1. Elamumaa alad hajaasustuses

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

Hajaasustustatud aladel uute elamukohtade rajamist on üldplaneeringuga võimaldatud väga väikeses mahus. Hõre asustus ei võimalda üleval pidada normaalset taristut ehk siis teeb selle ehitamise ja hooldamise väga kalliks, ei taga püsielanikkonnale vajalikke ühiskondlikke teenuseid ega soodusta suhtlemist. Hajaasustus tingib oluliselt suurema isiklikust sõiduvahendist sõltuvuse, st ühistransport asub kaugel ja ei tasu ära.

Uut elamumaad hajaasustuses saab vähesel määral planeerida põllumajandus- ja loodusliku haljasmaa ning rohealade arvelt eelkõige olemasoleva hoonestuse jätkuna järgmiste ***tingimustega:***

1. Hajaasustuses elamuehitus saab toimuda hoonete gruppidena. Uusi hoonegruppe keset toimivat põllumajandusmaad ei ole lubatud rajada, need tuleb moodustada jätkuna vaid olemasolevatele hoonetele. Erandiks on *kompaktsete külakeskuste elamumaa-alad*, vt. lisaks *ptk 5.2.3. Kompaktsete külakeskuste elamumaa-alad*.
2. Elamute planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu *maakasutuskaardil* määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes* toodud nõuetest.
3. Kui ala asub rohevõrgustikus, arvestada sellest tulenevate täiendavate lisatingimustega, vt *ptk 8.7. Rohevõrgustik*. Rohevõrgustiku aladel üldjuhul uusi hooneid ei kavandata, võimalik on see vaid vähesel määral rohevõrgustiku koridorides. Olemasoleva seadusliku hoonestusega elamumaa-alade paiknemist rohevõrgustiku koridoris ei käsitleta olulise konfliktina, kui maakasutus ei intensiivistu ega halvenda rohevõrgustiku toimimist. Uute hoonete, ulatusliku tarastamise või olemasoleva hoonestuse olulise laiendamise kavandamisel tuleb siiski edaspidi hinnata mõju rohevõrgustiku sidususele ja vajaduse korral seada leevendusmeetmed. Ehitustegevus võib olla lubatud üksnes juhul, kui eksperthinnanguga on tõendatud, et kavandatav tegevus ei halvenda rohevõrgustiku sidusust, ja vajaduse korral nähakse ette

piisavad leevendusmeetmed. Kui rohevõrgustiku toimivuse säilimist ei ole võimalik tagada, tuleb ehitustegevust vältida.

4. Hoonete ja rajatiste arhitektuursete ja kujunduslike ehitustingimuste määramisel lähtuda eelkõige piirkonnas väljakujunenud olukorrast ja olemasolevast hoonestusest või lähima piirkonna *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes* ehitustingimustest väikeelamumaadel toodud nõuetest (va. väljajagatava krundi suurus).
5. Väljajagatava elamumaa krundi maksimaalne suurus hajaasustuses on 0,4ha.
6. Igale katastriüksusele on lubatud rajada 1 põhihoone ja kuni 5 abihoonet. Abihoonete hulka loetakse ka ehitusloa kohustuseta hooneid.
7. Hoonete materjalikasutus looduslik: laudis, kivi, krohv. Katuse kalle 30-45 kraadi. Maksimaalne kõrgus 9m, abihoonetel 6m maapinnast. Maapealne korruselisus põhihoonel 2, abihoonetel 1. Räästa kõrgus maapinnast kuni 3,5m.
8. Elamumaa krundi täisehitusel arvestada *Tabel 3* nõuetest.
9. Kopli külas järgida ajalooliselt väljakujunenud asustusstruktuuri – hoonete paigutust ümbritsevate metsa- ja põllumaade ning teedevõrgu suhtes. Kui ala asub ajaloolise asustusstruktuuriga alal, arvestada sellest tulenevate täiendavate tingimustega, vt ptk 8.2.
10. Kui ala asub väärtuslikul põllumajandusmaal, planeerida uus hoonestus olemasoleva taristu ja õueala lähedale võimalikult kompaktselt, et säilitada maksimaalselt suured põllumassiivid kasutatavatena.
11. Üksikelamu rajamisel on nõutud dendroloogilise hinnangu koostamine kohustuslik, kui kinnistu hõlmab metsamaa kõlvikut ja/või paikneb rohealal. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.

Hajaasustus gruppides: Uus elamu koos abihoonetega peab reeglina moodustama kuni 3-st majapidamisest koosneva grupi. Erinevate gruppide omavaheliseks kauguseks arvestada üldjuhul 200-300 m (mõõdetuna grupi keskelt) ja põhihoonete omavaheliseks kauguseks maksimaalselt kuni 100 m. Erisused on lubatud vaid piirkonnas olemasolevate majapidamiste väikesemahuliseks laiendamiseks, mitte uute arendusalade tekkeks. Gruppe saab moodustada juba olemasoleva struktuuri ja hoonestuse jätkuna, mitte eraldisesvana põllumajandusmaa arvelt.

5.2.2. Tootmistegevuse maa-ala hajaasustuses

Olemasolevad tootmisalad hajaasustuses on tähistatud maakasutuse juhtotstarbena **tootmistegevuse maa-ala hajaasustuses (Th)**, mis on tähistatud ***helelilla*** värviga.

Eelkõige on tegemist ühes asukohas olemasoleva lindlaga, mis säilib. Uut tootmistegevuse maa-ala hajaasustuses on võimalik väga vähesel määral planeerida põllumajandus- ja loodusliku haljasmaa ning rohealade jätkuna järgmiste ***tingimustega:***

1. Lubatud tegevused on põllumajanduslik tootmine (taime- ja loomakasvatus). Uusi ulatuslikke hoonegruppe keset toimivat põllumajandusmaad ei ole lubatud rajada, need tuleb moodustada jätkuna vaid olemasolevatele hoonetele või õuealale.
2. Hoonete ja rajatiste arhitektuursete ja kujunduslike ehitustingimuste määramisel lähtuda eelkõige piirkonnas väljakujunenud olukorrast ja olemasolevast hoonestusest.
3. Väljajagatava tootmismaa krundi minimaalne suurus hajaasustuses on 2,0ha.

4. Igale katastriüksusele on lubatud rajada kuni 5 hoonet.
5. Hoonete materjalikasutus ja kujundustingimused valida piirkonda sobilikud. Kompaktsete külakeskuste läheduses mitte kasutada piirkonnas mitte valdavaid fassaadimaterjale. Maksimaalne harja kõrgus 12m, räästa kõrgus 6m. Maapealne korruselisus 2.
6. Tootmismaa krundi maksimaalne täisehitus 50%.
7. Külades järgida ajalooliselt väljakujunenud asustusstruktuuri – hoonete paigutust ümbritsevate metsa- ja põllumaade ning teedevõrgu suhtes. Kui ala asub rohevõrgustikus ajaloolise asustusstruktuuriga alal, kõrge loodusväärtusega alal või vaatekoridoris ei ole uute tootmismaa kruntide moodustamine hajaasustuses lubatud.
8. Farmi sanitaarkaitsevööndi ulatus on kaardil määratud sõltuvalt farmi suurusest ning põllumajandusliku tootmise iseloomust. Selle ulatust on võimalik täpsustada sõltuvalt tootmistegevuse iseloomu muutumisest igal üksikjuhul eraldi. Farmi sanitaarkaitsevööndis ei ole elamuehitus enne farmi likvideerimist soositud.
9. Haljastus. Haljastuse planeerimisel lähtuda määrusest Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas. Säilitada rohevõrgustiku läbivus ja väärtuslikud maastikuelemendid (põllusiilud, metsaservad, kraavid, aiad). Haljastuses kasutada kohalikke liike ja vältida liigset piirete rajamist, mis võib lõhkuda külamiljööd.
   Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte. Metsaga kaetud elamumaadel jätta vähemalt 50 % territooriumist looduslikuks metsamaaks või planeerida parkmetsaks. Erineva kasutusotstarbega alade eraldamiseks järgida kaitsehaljastuse planeerimise tingimusi *vt. 5.3.2. Kaitsehaljastuse maa.*
10. Väärtuslikul põllumajandusmaal paiknevatel aladel tuleb arvestada, et hoonestus paikneks võimalikult kompaktselt olemasoleva või planeeritava teekoridori ääres. Detailplaneeringu koostamise käigus koostada maa boniteedi määramiseks uuring. Kõrge väärtusega muldadele ehitamine peab olema erandilik. Vältida kogu maaüksuse osas koheselt ja korraga põllumaa kasutusest välja langemist.

5.2.3. Kompaktsete külakeskuste elamumaa-ala

Maakasutuse juhtotstarbeks on **elamumaa-ala** - põllunduse, aianduse, karjakasvatuse ja nende arendustegevusega seotud maa. Põllumajandus- ja looduslik haljasmaa on tähistatud ***heleoraži*** värviga ning tähisega *E*. Kompaktse külakeskuste elamumaa-alad on detailplaneeringu koostamise kohustusega alad.

Hajaasustusse jäävad muuhulgas ka kompaktsemad külakeskused (Kopli, Kadaka, Tuulevälja, Koplimetsa). Need ei ole määratud tiheasustusaladena, kuna on siiski pigem madala asustustihedusega (tunduvalt alla 500 inimese km^2 kohta) ja monofunktsionaalsed ehk siis puuduvad elufunktsiooni toetavad teenused. Nad asuvad teenustest (poodidest, ühistranspordist, koolist jne) kaugemal, mistõttu arendusperspektiiv võiks nendel aladel mõõdukaks jääda. Oluline on ka olemasoleva ja juba väljakujunenud külamiljöö säilitamine.

Külakeskuseid tuleb samas käsitleda eraldi ka muust hajaasustusest, et uus hoonestus saaks järgida olemasolevat külastruktuuri. Näiteks võivad uued lubatud krundid olla tihedamalt ja kompaktsemalt koos kui mujal hajaasustuses. Oluline on järgida juba väljakujunenud ajaloolist krundistruktuuri ja hoonete asetust juurdepääsutee suhtes.

Kompaktsetes külakeskustes tuleb hoida tasakaalu arenguvõimaluste ja miljöö säilitamise vahel: arendus peab toetama elu maal, kuid mitte muutma külade iseloomu ega nende ajalooliselt välja kujunenud ruumilist struktuuri.

Külakeskuste maakasutuse ja ehitustingimuste kujundamisel arvestada järgmiste ***tingimustega:***

1. Maa juhtotstarve ja nõuded. Maakasutus- ja ehitustingimuste määramisel lähtuda *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused juhtotstarvete lõikes*.
2. Krundi suurus. Säilitada olemasolev krundistruktuur, teedevõrk ning hoonestuse iseloom – uued hooned peavad sobituma väljakujunenud külaehituslikku konteksti. Uute kruntide planeerimisel võib lubada veidi suuremat tihedust kui tavapärases hajaasustuses, kuid see peab jääma proportsionaalseks olemasoleva külastruktuuriga. Kruntide vahel tuleks jätta piisavad rohealad, tagades läbipääsu nii loomastikule kui ka traditsioonilise avatud maastiku kuvandile.
3. Hoonestusala. Hooneid tuleks eelistatult paigutada juurdepääsutee äärde, järgides traditsioonilist hoonestusjoont ja teega risti või paralleelset orientatsiooni.
4. Hoonete arv. Igale katastriüksusele on lubatud üldjuhul rajada 1 põhihoone. Lubatud abihoonete arv *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.*
5. Abihoonete lubatud asukoht ja tingimused määrata detailplaneeringute käigus. Abihoonete hulka loetakse ka ehitusloa kohustuseta hooned.
6. Hoonete kõrgus ja maapealne korruselisus. *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes.* Lubatud on määrata detailplaneeringu alusel ehitusõigust maa-aluste korruste rajamiseks. Elamispindasid maa-alustele korrustele rajada ei ole lubatud.
7. Kruntide täisehitus. Krundi täisehitus lubatud kuni 10%. Täpsem vahemik määrata detailplaneeringu käigus võttes arvesse kontaktala valdavat hoonestuse tihedust.
8. Arhitektuuristiil. Uue hoonestuse kavandamisel tuleb arvestada kontaktvööndis valdavalt väljakujunenud arhitektuuristiili, sh katusekaldeid ja räästajoone kõrgust. Samuti tuleb arvestada naabrite privaatsusvajadusega hoonete asendiplaanilisel kavandamisel, sh eluruumide akende paigutusel. Säilitada ja väärtustada olemasolevaid ajaloolisi hooneid ning põliste talukohtade ruumilist struktuuri.
9. Haljastus. Haljastuse planeerimisel lähtuda määrusest Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas.
   Säilitada rohevõrgustiku läbivus ja väärtuslikud maastikuelemendid (põllusiilud, metsaservad, kraavid, aiad). Haljastuses kasutada kohalikke liike ja vältida liigset piirete rajamiset, mis võib lõhkuda külamiljööd.
   Puittaimestiku (dendroloogilise) ja haljastuse inventeerimine on kohustuslik läbi viia detailplaneeringute või ehitusprojektide menetlemisel aladel, millel kasvavad puittaimed ja kaitsealused taimeliigid. Juhul kui tegevuse ellu viimisel on vältimatu maastikuliselt või ökoloogiliselt väärtuslike (eelkõige 1. ja 2. väärtusklassi hinnatud puud, avaliku huvi korral võivad siia kuuluda ka madalama väärtusklassi puud) puude likvideerimine, tuleb teostada asendusistutus, võttes arvesse nii haljastuslikke kui ökoloogilisi aspekte.

Metsaga kaetud elamumaadel jätta vähemalt 50 % territooriumist looduslikuks metsamaaks või planeerida parkmetsaks. Erineva kasutusotstarbega alade eraldamiseks järgida kaitsehaljastuse planeerimise tingimusi *vt. 5.3.2. Kaitsehaljastuse maa.* Jõega piirnevatel aladel tuleb arvestada nahkhiirte ja kahepaiksete elutingimuste säilitamise nõuetega.

10. Väärtuslikul põllumajandusmaal paiknevatel aladel tuleb arvestada, et hoonestus paikneks võimalikult kompaktselt olemasoleva või planeeritava teekoridori ääres. Detailplaneeringu koostamise käigus koostada maa boniteedi määramiseks uuring. Kõrge väärtusega muldadele ehitamine peab olema erandilik. Vältida kogu maaüksuse osas koheselt ja korraga põllumaa kasutusest välja langemist.
11. Tehnovõrkude rajamisel tuleb arvestada sarnaseid tingimusi tiheasustuspiirkonnale. Kuni kolme eluhoone ja selle abihoonete kavandamisel võib lähtuda ka hajaasustusalal tehnovõrkude lahendamise põhimõtetest, kuid eelistada ühiselt kasutatavaid süsteeme.

5.2.4. Põllumajandus- ja looduslik haljasmaa

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

Põllumajandus- ja loodusliku rohumaana on üldplaneeringus olemasolevas või aktiivses otstarbekohases kasutuses maa-alad, mis üldplaneeringu kohaselt säilitavad oma senise kasutusotstarbe. Uusi põllumajandusmaid üldplaneeringuga ei kavandata. Põllu- ja looduslikule haljasmaale on lubatud uute majapidamiste rajamine vastavalt ptk 5.2.1 Elamumaa alad hajaasustuses ning põllumajanduslikku tootmistegevust vastavalt ptk 5.2.2 vaid juba varem välja kujunenud asustusstruktuuri, ajaloolis-kultuurilisi ja looduslikke tingimusi arvestades. Lubatud on ka puhkemajanduslik arendustegevus.

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

Väärtusliku põllumajandusmaa ning põllumajandus- ja loodusliku haljasmaa-alad, mis kattuvad rohevõrgustiku aladega tuleb võimalusel rakendada loodushoidlikke ja elurikkust toetavaid põllumajanduspraktikaid. Näiteks säilitada ja rajada hekke, põõsaribasid, põllusaari, rohumaaribasid ja muid maastikuelemente ning hooldada kraavi- ja põlluservi elurikkust toetavalt.

5.3. Rohealad

5.3.1. Kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa

Tiheasustusalal asub ***kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa*** mis on tähistatud ***roheliste*** värvidega ja tähistega *H*.

Rohealad aitavad alandada tiheasustatud aladel taristu tõttu kõrgenevat temperatuuri ja vältida tormidest tulenevaid üleujutusi, vähendada saasteainete hulka õhus, samuti pakuvad elupaika paljudele

liigirühmadele ja heaolu ning puhkekohti inimestele. Elamualade vahele planeeritavate rohealade üks eesmärkidest on lisaks mitmekesistada ja parandada elukeskkonda - säilitada puhveralasid, (avatud) vaateid ning hoida teatavat privaatsuse ja rohelisuse tunnet. Seega rohealade planeerimine on oluline tiheasustatud keskkonna osa. Lisaks on oluline tagada nõutud haljastuse ja kõrghaljastuse protsent hoonestatava krundi suhtes.
Kõigi perspektiivsete arenduspiirkondade rohealad ei ole kantud kaardile ja need tuleb arvutada *Tabel 4* Planeeritava ala avalikult kasutatava haljasala suurus tingimuse alusel. Kui varem kehtiva detailplaneeringu alusel määratud üldkasutatavale maale on määratud elamumaa juhtotstarve, siis see ei tähenda, et see on selle maaüksuse valdav maa kasutamise otstarve. Haljasala asukoht on leitud varasema detailplaneeringu käigus.
Rae valla Lagedi kandis on kehtivate detailplaneeringutega ette nähtud haljas- ja mänguväljakute alasid, kuid enamuses ei ole need mänguväljakud välja ehitatud ega munitsipaalomandisse antud.
Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb arvestada, et mänguväljakute alad nö ***nurgapargid*** *ja/või elamualade sisesed rekreatiivsed rohealad* peavad asuma maksimaalselt 300 m kaugusel. Väikelastele planeeritud inventar (kiik, liivakast, ronimispuu jms) peaks olema kättesaadav 300m ulatuses ja noorukitele/täiskasvanutele mõeldud mänguväljakud ja tervisespordialad (rulapark, ronimis- ja liikluslinnak, terviserajad, välijõusaal, koerte jalutusplats jms) peavad asuma maksimaalselt 1 km kaugusel.
Elurikkuse parandamiseks/hoidmiseks tuleks hoida olemasolevaid rohealasid, planeerida uusi rohekoridore, nö ühendada rohe- ja pargialasid omavahel ja mitte laiendada tiheasustatud alasid ümbritsevate ökosüsteemide arvelt. Oluline on planeerida suuremaid ja mitmekesisemaid pargi- ja looduslikke rohealasid. Sidusust saab suurendada kui lisada elurikkust toetavaid elemente, sealhulgas rohekoridore ja puid. Sidususe saavutamiseks peavad nende haljasalade omadused vastama liikidele iseloomulikele igapäevastele liikumisvajadustele ja ruuminõudlusele.

Tingimused rohealade planeerimisel:

1. Rohealade planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6. Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes* toodud nõuetest.
2. Kui arendusala piires ei ole kaardil juba määratletud roheala asukohta, tuleb selle ulatuse määramisel lähtuda ptk. 5.1.1. Tabelist 4.
3. Detailplaneeringute käigus analüüsida rohealade asukohti kontaktvööndi ulatuses. Rohealade asukohad valida nii, et tekiksid ühised suuremad rohe- ja pargialad (nt. mitme arendusala peale ühine), sest ulatuslikumad rohealad omavad paremat ja suuremat ökoloogilist – ja ka puhkeotstarbelist väärtust ning elurikkust. Väikelastele planeeritud inventar (kiik, liivakast, ronimispuu) peaks olema kättesaadav 300 m ulatuses ja noorukitele/täiskasvanutele mõeldud mänguväljakud ja tervisespordialad (rulapark, ronimis- ja liikluslinnak, terviserajad, välijõusaal, koerte jalutusplats) peavad asuma maksimaalselt 1 km kaugusel.
4. Lubatud on puhke- ja sprordiotstarbelise taristu ja seda toetava hoonestuse rajamine kui see ei kahjusta oluliselt roheala toimimist. Elamute rajamine rohealadele ei ole lubatud. Ehitustegevus saab olla vaid piirkonna puhke- ja sporditegvust toetav.
5. Näha ette rohekoridorid rohealade omavaheliseks ühendamiseks, et tagatud on elurikkuse sidusus (nt sini-rohekoridorid, puude- ja põõsarivid teede ääres).
6. Puhkerajatiste planeerimisel lahendada nendele ligipääs ka jalgratta- ja jalgteedega.
7. Olemasolev haljastus tuleb säilitada või asendada kõrgemat väärtust omava kõrghaljastusega.

8. Oluliste ja ulatuslike arendusalade juures (rohkem kui 100 elamisühikut) või suuremate kõrge rekreatiivse väärtusega alade planeerimisel tuleb kaasata planeeringu või projekti koostamisse maastikuarhitektid, soovitavalt koostada avaliku ruumi planeerimiseks konkurss, et tagatud oleks parem avalik ruum.
9. Avalike haljasalade planeerimisel soodustada võimalusel (ehk asukohtades, kus ala funktsioon seda võimaldab) vähest hooldust vajavaid, looduslähedasi lahendusi.
10. Äri- ja elamualade vahele jäävad alad tuleb tihendada kõrghaljastusega ning rajada 20-30 m laiused kõrghaljastatud koridorid/haljasribad mitme realiste puudegruppidega.

5.3.2. Kaitsehaljastuse maa

Maakasutuse juhtotstarbeks rohealadel on **kaitsehaljastuse maa**, kui selle ülesandeks on inimese tervisele või looduslikule elustikule kahjulike mõjude (müra, tolm jmt), aga ka näiteks tuule negatiivse mõju leevendamine või vältimine. Kaitsehaljastuse maa asub nii hajaasustatud kui tiheasustatud aladel. Kaitsehaljastuse maale ei ole hoonete ehitustegevust ette nähtud.
Kaitsehaljastuse maa on üldplaneeringus tähistatud ***tumeroheliste*** värviga ja tähisega *Hk*.
Lisaks on planeeritud ***kaitsehaljastuse koridorid*** asukohtades, kus on olemasolev säilitamist vajav kõrghaljastus või vajalik rajada puhveralad eriotstarbelise maakasutuse juhtotstarbega alade vahele.

Tingimused kaitsehaljastusmaa planeerimisel:

- Kaitsehaljastuse maa määramisel detailplaneeringutes tuleb kaitsehaljastus võimalusel siduda olemasoleva rohevõrgustikuga.
- Erineva kasutusotstabega ja üksteisele vastanduva maakasutuse vahele tuleb rajada mitmerindeliselt kõrgahaljastatud alad (min 20m laiusena).
- Näha ette kaitsehaljastuse koridorid (võimalikud asukohad tähistatud kaardil), kuhu rajada 20-30 m laiused mitmerindeliselt kõrghaljastatud alad eesmärgiga erineva kasutusotstarbega alade eraldamiseks või olemasolevate kaitsehaljastusemaade ühendamiseks. Alasid mitte tarastada.
- Kaitsehaljastust rajada teede ja raudteede äärde.
- Võimaluse korral tagada maa avalik kasutus.
- Kaitsehaljastuse maa-alale on lubatud matkaradade ja mänguväljakute rajamine kui selle tulemusel ei vähene haljastuse kaitse funktsoon ega teostata ulatuslikku raiet.
- Maa hoonestamine ei ole lubatud.
- Raudtee äärde kaitsehaljastuse kavandmisel tuleb arvestada, et kõrghaljastus tuleb rajada väljapoole raudteemaad, raudtee kaitsevööndisse kavandatav kaitsehaljastus ei tohi takistada nähtavust raudteelt ning raudteele. Raudtee kaitsevööndis kavandatav tegevus tuleb kooskõlastada raudtee valdajaga ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga.

5.3.3. Haljasmaa-ala

Haljasmaa-ala - rohekoridorid on maakasutuse juhtotstarve, mis on määratud massiivsematel maastikel sh metsade, kalda-alade olemasoluga ning rohevõrgustiku ja hoiualadega.

Haljasmaa-ala on üldplaneeringus tähistatud ***rohelise*** värviga ja tähisega *Hr*.
Peamiselt asuvad need maad planeeritava ala idapiirkonna äärealadel ning jõgede kallastel ja on tugevalt seotud rohevõrgustiku aladega.

Tingimused Haljasmaa-ala planeerimisel:

1. Haljasmaa-ala planeerimisel tuleb kinni pidada üldplaneeringu maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarbest ja *ptk 6 Maakasutus- ja ehitustingimused maa juhtotstarvete lõikes* toodud nõuetest.
2. Maa hoonestamine ei ole lubatud.
3. Lubatud on piiratud ulatuses puhkeotstarbelise taristu rajamine kui see ei kahjusta oluliselt roheala või rohevõrgustiku toimimist.

5.4. Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad

Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad on üldplaneeringuga määratud *ptk 5.1. Tiheasustusalad* ja *ptk 5.2.3. Kompaktsete külakeskuste elamumaa-alad*. Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad on määratud looduskaitseseaduse ja maakatastriseaduse mõistes. Detailplaneeringu koostamisega tagatakse pädeva eksperdi kaasamine ning läbi avaliku planeerimisprotsessi kvaliteetsem keskkond, kus on arvestatud erinevate huvigruppide ettepanekutega.
Detailplaneeringu koostamine on nõutav planeerimisseaduses toodud juhtudel ja üldplaneeringuga määratud detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel ning juhtudel. Detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel on lubatud rakendada planeerimisseaduses toodud erisusi detailplaneeringu asendamiseks projekteerimistingimustega.
Rekreatsioonialade ja puhkeotstarbeliste rajatiste rajamine, v.a. ärilisel või tulu saamise eesmärgil rajatav, ei ole detailplaneeringu koostamise kohustusega.

5.5. Lagedi aleviku lahkmejoone muutmise ettepanek

Lagedi aleviku piirid on osaliselt intuitiivsed ning alevikust jäävad hetkel välja mitmed alad, mis on olulised Lagedi arengu jaoks – näiteks Lagedi lasteaed, aga ka Lagedi keskuse detailplaneeringu ala. Lagedi aleviku ümberkaudsete külade areng on aleviku tuntavaid piire oluliselt laiendanud. Üldplaneering teeb ettepaneku muuta Lagedi aleviku ja seda ümbritsevate külade lahkmejoone piire.

1) Vaskjala küla planeeringuga kaetud ala liita Lagedi alevikuga. Tegu on väikse alaga, millel puudub otseühendus ülejäänud Vaskjala külaga ja on olemuselt pigem osa Tuulevälja külast.
2) Karla küla Kalmari tee piirkond liita Lagedi alevikuga. Pigem on ala toomis- ja laohoonestuse tõttu rohkem lõimunud Lagedi aleviku juba olemasoleva tootmispiirkonnaga. Alal on suur potentsiaal täiendava äri- ja laonduspiirkonnana ning Jüri tee poole jääva elamuarenduste tõttu, mis seob piirkonda veel tugevamalt aleviku keskusega.
3) Ülejõe Lagedi keskuse detailplaneeringuga kaetud ala. Kuna tegu on kõige mahukama osaga Lagedi keskusest, oleks loomulik, et ta oleks osa Lagedi alevikust. Samuti ei pruugi sellises mahus korterelamute rajamine külakeskkonda mõistlik olla. Teisele poole Kooli tänavat Ülejõe tiheasustusala sisse jäävate osade puhul piiride muutmise ettepanekut ei tehta. Raadiojaama tee ääres on pigem tegu eraldatud ja väljakujunenud külakeskkonna- ja kogukonnaga, kus ainus ühendus Lagedi alevikuga ongi Kooli tänava juurest.
4) Kopli küla alale jääv tiheasustusala liita Lagedi alevikuga. Need alad on vägagi põimunud Lagedi alevikuga ja tunnetuslik piir nende vahel on hetkel ebamäärane. Alal asub ka lasteaed, mis võiks jääda aleviku piiridesse. Samuti on alal suurel hulgal nii olemasolevaid kui ka kavandatavaid ridaelamuid, mis ei ole külale loomulik hoonestustihedus.

5) Liita ülejäänud Kopli küla alast Kadaka külaga. Kui Kopli küla tiheasustusalad liita Lagedi alevikuga, jääb Kopli külla alles väga vähe asustust, millest enamus moodustaks ühtse külakeskuse Kadaka külaga. Kuna kumbki küla ei ole suur ei rahvaarvu ega pindala poolest, oleks nad mõistlik kokku liita. Küla nimeks võiks jääda Kadaka küla, kuna tegu on ajaloolisema küla nimega kui Kopli.

6. Maakasutus- ja ehitustingimused juhtotstarvete lõikes

	Maakasutuskaardil määratud maa juhtotstarve	Maa-alale võib eelkõige ehitada	Maa-alale võib osaliselt (kuni 20 % ulatuses ehitusõigusest või maa juhtotstarbest) ehitada	Detailplaneeringuga määratavad maa peamised sihtotstarbed
Elamumaa-alad	**Väikeelamumaa (Ev)** *Üksikelamu, kaksikelamu ning muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega maa-ala, mis sobitub arhitektuurselt ja ehituslikult elamutevahelisse välisruumi.*	üksikelamuid kaksikelamuid	ühiskondlikke, kultuuri- ja spordihooneid elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi	Elamumaa
	Ridaelamumaa **(Er)** *Kolme ja enama korteriga ning eraldi põhisissepääsudega ridaelamu ning muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega maa-ala, mis sobitub arhitektuurselt ja ehituslikult elamutevahelisse välisruumi.*	ridaelamuid	üksik- ja kaksikelamuid kui nad asuvad kõrvuti sarnaste olemasolevate hoonetega ühiskondlikke, kultuuri- ja spordihooneid elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi.	Elamumaa
	Korterelamumaa **(Ek)** *Kolme ja enama korteriga korterelamu, millel on ühine või ühised sissepääsud ning trepikoda või trepikojad, ning*	korterelamuid	Üksik-, kaksik- ja ridaelamuid, kui need on vajalikud üleminekuala loomiseks korterelamute alalt väikeelamute alale kaubandus- ja teenindushooneid	Elamumaa Elamu- ja ärimaa

	muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega maa-ala, mis sobitub arhitektuurselt ja ehituslikult elamutevahelisse välisruumi		büroo-, ühiskondlikke, kultuuri- ja spordihooneid elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi	
Ärimaa ala	**Teenindusettevõtete maa** **(Bt)** *Erinevate äri-, teenindus-, büroo- ja kaubandushoonete ning neid teenindavate rajatiste maa-ala, mis on ette nähtud elanike teenindamiseks ja töökohtade loomiseks ning on võimaluse korral avaliku juurdepääsuga, kuid valdavalt eraettevõtete omandis.*	väike- ja suurkaubandus-hooneid müügisalonge büroohooneid toitlustusasutusi majutushooneid spordihooneid raamatukogusid ja postkontoreid tanklaid ja autopesulaid turuhooneid ja rajatisi meditsiiniasutusi hooldusasutusi muid elamupiirkonna lähedale sobilikke ärihooneid	laohooneid väiketootmist elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi	Ärimaa Elamu- ja ärimaa Ühiskondlike ehitiste maa Üldmaa
	Ärimaa **(B)** *Äri- ja logistikakeskuste ning neid teenindavate rajatiste maa-ala.*	äri- ja laohooneid ’stock-office’ tüüpi hooneid logistikahooneid jmt	piirkonda sobivaid suuremahulisi hulgikaubandus- ja logistikahooneid või väiketootmisega seotud hooneid, kui need ei põhjusta häiringuid elamu-, puhke- ja ühiskondlikel aladel ning nende teenindamiseks on välja töötatud elamualadest eraldatud iseseisev teedevõrk büroohooneid	Ärimaa Äri- ja tootmismaa

Tootmismaa alad	**Tootmismaa** **(T)** *Keskkonda mittehäiriva tootmise, ärihoonete ja neid teenindavate rajatiste maa-ala.*	väike- ja suurtootmishooneid äri- ja laohooneid 'stock-office' tüüpi hooneid logistikahooneid hulgikaubandus-hooneid päikeseenergiaparke jäätmejaama jmt	väljakuid ja haljasalasid	Tootmismaa Ärimaa Äri- ja tootmismaa Jäätme-hoidlamaa
Keskusemaa alad	**Keskusemaa** **(C)** *Keskuse maa-ala iseloomustab mitmekesisus, erinevate kasutamisvõimalustega avatud avaliku ruumi olemasolu.* *Keskuse maa-alal võivad kontsentreeritult asuda elamu, ameti- ja valitsushoonete, kaubandus- ja teenindushoonete, büroo, kultuuri- ja spordihoonete, ühtselt toimiva kaubandus-, teenindus- ja meelelahutuskeskuse, vaba aja veetmise ning muude keskusesse sobivate maakasutuse juhtotstarbega maa-alad, sh haljasalad ja parkmetsad.*	kaubandus-, toitlustus-, majutus- ja teenindushooneid meelelahutusasutusi kultuuri- ja spordihooneid ametiasutusi raamatukogu pangahooneid ja postkontorit haridus-, teadus- ja koolieelse lasteasutuse hooneid tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande hooneid väljakuid ühistranspordi kasutust teenindavaid hooneid ja rajatisi korterelamuid ptk 5.1.3. lubatud ulatuses haljas- ning pargialasid. jmt	büroohooneid ridaelamuid (arvestades keskusemaal lubatud koormusindeksit)	Ärimaa Elamumaa Ühiskondlike ehitiste maa Üldmaa

Ühiskondliku hoone maa-alad	**Ühiskondliku hoone maa (AA)** *Valitsus-, haridus-, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande-, kultuuri- ja spordiasutushoonete ning neid teenindavate rajatiste maa-ala.*	haridus-, teadus- ja koolieelse lasteasutuse hooneid kultuuri- ja spordihooneid ja rajatisi ametiasutusi muuseumi raamatukogu sakraal- ja tavandihooneid tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandehooneid. jmt	ühistranspordi kasutust teenindavaid hooneid ja rajatisi mängu- ja linnaväljakuid ning rajatisi	Ühiskondlike ehitiste maa Üldmaa Elamumaa Riigikaitsemaa
Riigikaitsemaa	**Riigikaitsemaa (RR)** *Riigi haldusalas olevate riigikaitseliste ehitiste maa-ala.*	riigi asutusi	muid riigi ametiasutusi ja keskkonda sobituvaid hooneid ja rajatisi	Riigikaitsemaa Ühiskondlike ehitiste maa
Rohealad	**Kõrge rekreatiivse väärtusega haljasala maa (H)** *Aktiivse kasutusega haljasala maa. Alale võib kavandada spordi- ja mänguväljakuid, parke, haljasalasid, matka- ja spordiradasid.*	matka-, suusa- ja puhkeradasid külaplatse mänguväljakuid laululava seiklus- ja teemaparke staadioni koerte jalutus- ja õppeplatse golfi-, diskgolfi- ja tenniseväljakuid liuvälja ujumiskohti jmt	puhke- ja spordiotstarbelisi rajatisi teenindavaid hooneid	Üldmaa Ühiskondlike ehitiste maa Maatulundus-maa Ärimaa Veekogude maa
	Kaitsehaljastuse maa (Hk) *Ala, kus maakasutus on reguleeritud metsaseadusega ja kus tuleb kõrghaljastus võimalusel*	-	matka-, suusa- ja puhkeradasid külaplatse mänguväljakuid spordiplatse diskgolfiväljakuid	Üldmaa Maatulundus-maa Veekogude maa

	säilitada või täiendavalt rajada.			
	Haljasmaa-ala rohekoridorid (Hr) *Loodusliku metsa ja/või rohumaa baasil looduslik haljasmaa-ala. Alale võib kavandada parke, haljasalasid, matka- ja spordiradasid.*	matka-, suusa- ja puhkeradasid külaplatse diskgolfiväljakuid jmt	mänguväljakuid ja rajatisi teenindavaid väikesemahulisi hooneid ja/või katusealuseid	Maatulundus-maa Üldmaa Veekogude maa
	Veeala (V) *Üldplaneeringuga määratud veekogu osa või ala .*	veekogusid lautreid, sildu ja randu puhke- ja spordiotstarbelisi rajatisi.	-	Maatulundus-maa Veemaa
Hajaasustusala	**Elamumaa hajaasustuses (Eõ)** *Hajaasustuses paiknevad õuemaad.*	üksikelamuid	-	Elamumaa
	Kompaktsete külakeskuste elamumaa-ala (E) *Üksikelamute maa-ala kompaktsetes külakeskustes, kuhu võib uusi elamuid ja elamugruppe rajada külamiljööd ja piirkondlikku eripära arvestaval viisil.*	üksikelamuid	elanikke teenindavaid ja keskkonda sobituvaid muid hooneid ja rajatisi põllumajanduslikku tootmist (taime- ja loomakasvatus) põllumajandusliku toodangu töötlemist ja ladustamist loomapidamiseks vajalikke lautu ja talle põllumajandusmasinate garaaže ja hooldushooneid	Elamumaa Maatulundu-smaa Tootmismaa
	Tootmistegevuse maa-ala hajaasustuses (Th) *Eraldiseisvaks ja asustusest eemal olevaks põllumajanduslikuks tootmistegevuseks*	põllumajanduslikku tootmist (taime- ja loomakasvatus) põllumajandusliku toodangu töötlemist ja ladustamist	väikesemahulist tootmisega seotud kaubandust või teenindust tootmisega seotud büroo- ja administratiivhooned	Tootmismaa

	ettenähtud maa-ala hajaasustuses.	põllumajandus-masinate garaaže ja hooldushooneid silo- ja viljahoidlad		
	Põllumajandus- ja looduslik haljasmaa (MP) *Põllumajanduslikuks tegevuseks, metsa-kasvatuseks või loodusliku rohumaana säilitamiseks ettenähtud maa-ala, kuhu võib hajaasustusnõuetele vastavalt kavandada üksikelamuid ning vähesel määral olemasolevat põllumajanduslikku tootmist toetavat tegevust.*	hajaasustusnõuetele vastavalt üksikelamuid olemasolevate elamute juurde taastuvenergia tootmiseks vajalikke ehitisi selleks ettenähtud alal	põllumajanduslik tootmistegevus vaid juba varem välja kujunenud asustusstruktuuri, ajaloolis-kultuurilisi ja looduslikke tingimusi arvestades muid selle maa-ala teenindavaid ja keskkonda sobituvaid rajatisi, sh tehnorajatisi	Maatulundus-maa Veekogude maa Elamumaa Tootmismaa
Transpordimaa alad	**Transpordimaa-ala (L)** *Liikluseks ja transpordiks ning seda teenindavate ehitiste rajamiseks ettenähtud maa-ala või maa, mis on reserveeritud Rail Baltica raudteetrassi ja Lagedi-Muuga rööbastee ehituseks.*	liikluseks, transpordiks ja tehnovõrkude rajamiseks ettenähtud rajatisi transpordi ja tehnovõrkudega seotud hoonestust, näiteks depoosid, peatusi, jaamu, alajaamu ja lennundusega seotud hooneid	muid selle maa-ala teenindavaid ja keskkonda sobituvaid rajatisi	Transpordi-maa Maatulundus-maa

7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes

Üldplaneeringu ala on jaotatud erinevate hoonestustingimustega piirkondadeks.

TIHEASUSTATUD ALA JAGUNEB KOLMEKS:

- P1 Lagedi aleviku keskuse piirkond
- P2 Lagedi aleviku ja sellega külgnevate külade tiheasustusalad
- P7 Soodevahe, Koplimetsa ja Ülejõe küla äri- ja tootmisalad

KOMPAKTSED KÜLAKESKUSED JAGUNEVAD NELJAKS:

- P3 Koplimetsa küla;
- P4 Ülejõe küla;
- P5 Kadaka küla;
- P6 Tuulevälja küla



Joonis 10 *Kompaktsete külakeskuste tihendamise skeem*

7.1. Piirkonnad

7.1.1. P1 Lagedi aleviku keskuse piirkond

Piirkonna tõmbekeskus, mis on tähistatud keskusealana ja seda ümbritseva tihedamalt hoonestatava alana. Tegemist on aleviku juba asustatud ala tihendamise ja osaliselt ka laiendamisega, mis koondub raudtee taristu peamise läbiva tee – Lagedi-Aruküla maantee – vahelisele alale ja äärde. Tunnetuslik keskuseala võib reaalselt asuda ka väiksemal või laiemal alal. Keskusealadele on kohustuslik planeerida piirkonda teenindavaid asutusi, ühiskondlikke ehitisi ning ühistranspordi peatusi.

Piirkonna teenuste kättesaadavuse parandamine peab kujunema keskuseala ja piirkonna arendamise üheks põhieesmärgiks ning olema tihedalt seotud nii elanikkonna kasvu, avaliku ruumi kvaliteedi kui ka liikumisvõimaluste parandamisega. Keskuseala tuleb kavandada mitmeotstarbelise ja igapäevaelu toetava piirkonnana, kus vajalikud teenused paiknevad elanikele võimalikult lähedal ning on hästi ligipääsetavad jalgsi, jalgrattaga ja ühistranspordiga. Eesmärk on kujundada aleviku keskusesse terviklik piirkonnakeskus, mis vähendab sõltuvust autokasutusest ning võimaldab igapäevased toimingud teha kohapeal.
Teenuste arendamisel tuleb lähtuda põhimõttest, et koos uute elamualade rajamise ja elanike arvu kasvuga suureneb ka vajadus avalike ja erasektori teenuste järele. Keskusealale ja piirkonda tuleb kavandada piisavas mahus haridus-, sotsiaal-, tervise-, kultuuri-, spordi-, kaubandus- ja teenindusfunktsioone, mis teenindavad nii olemasolevaid kui ka tulevasi elanikke ning tagavad piisavuse kõigi piirkondade ja kogu kandi elanikele. Sealjuures tuleb tagada, et teenused paikneksid võimalikult kompaktselt ning moodustaksid omavahel seotud ja aktiivse keskuseala. Eelistada tuleb lahendusi, kus erinevad funktsioonid on kombineeritud ning hooned ja avalik ruum toetavad mitmekesist kasutust kogu päeva vältel.

Keskuse piirkonna rohealade ja avalike pargialade osakaal piirkonnas planeerida vähemalt 15% kogu alast. Planeeritavad elamupiirkonnad peavad moodustama Pirita jõe äärsete rohealadega ühtse terviku koos liikumisradadega.

Oluline on kujundada Lagedi–Aruküla tee aleviku peatänavaks (*ptk 9.2.2. Lagedi aleviku peatänav*), mille äärde koonduvad keskuseala peamised avalikud funktsioonid ja teenused. Tänavaruum peab toetama aktiivset liikumist ning soodustama peatänava kujunemist kohaliku elu keskpunktiks. Selleks tuleb tagada kvaliteetsed ja turvalised jalg- ja jalgrattateed, hästi ligipääsetavad ühistranspordi peatused, head ühendusteed rongijaama, tänavaäärsed haljastatud puhkealad ning avalikku ruumi avanevad teenindus- ja äripinnad. Teenuste ja avalike funktsioonide paiknemine peatänava ääres aitab tugevdada keskuse identiteeti, parandada teenuste nähtavust ja kasutatavust ning elavdada tänavaruumi.

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

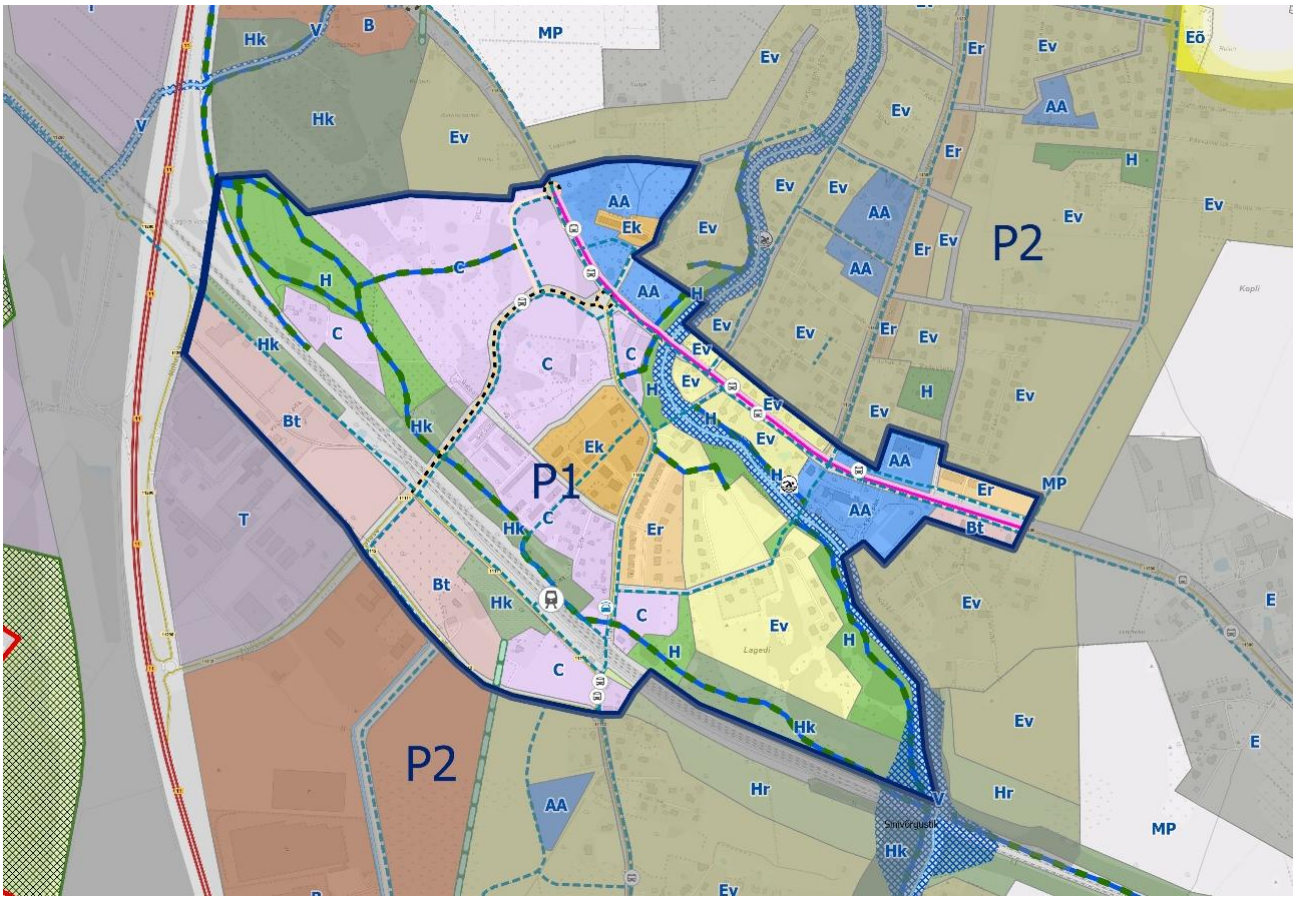
Eelistatud on, et sellel alal toimuks piirkonna arendustegevus ja maahõive esimeses etapis.

	Krundi suurus	**Krundi täisehitus % /Koormus-indeks**	**Kõrgus/ Maapealne korruselisus**	**Elamis-ühikute arv ühel krundil**	**Abihoonete arv/ Kõrgus**	**Haljasala % krundil**
Väikeelamumaa (Ev)	EE min 1200 m²	10–25% vt Tabel 3	9 m/2	1	2/5 m	-
	EE2 min 2000 m²			2		
Ridaelamumaa (Er)	min. 2000 m²	25%/500	9 m/2	6	4/5 m	20%
Korterelamumaa (Ek)	min. 2000 m²	25%/300	12 m/3*	vaba	2/5 m	20%
Keskusemaa (C)	min. 3000 m²	50%/250	14 m/4*	vaba	vaba	15%
Teenindusette-võtete maa (Bt)	max 1,0 ha	50%***	20 m**/4	-	vaba	15%

* kõrgeim korrus kuni 50% ulatuses

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

*** arvestada maksimaalse ehitusõiguse määramisel parkimisalade ja manööverdusalade mahutavusega

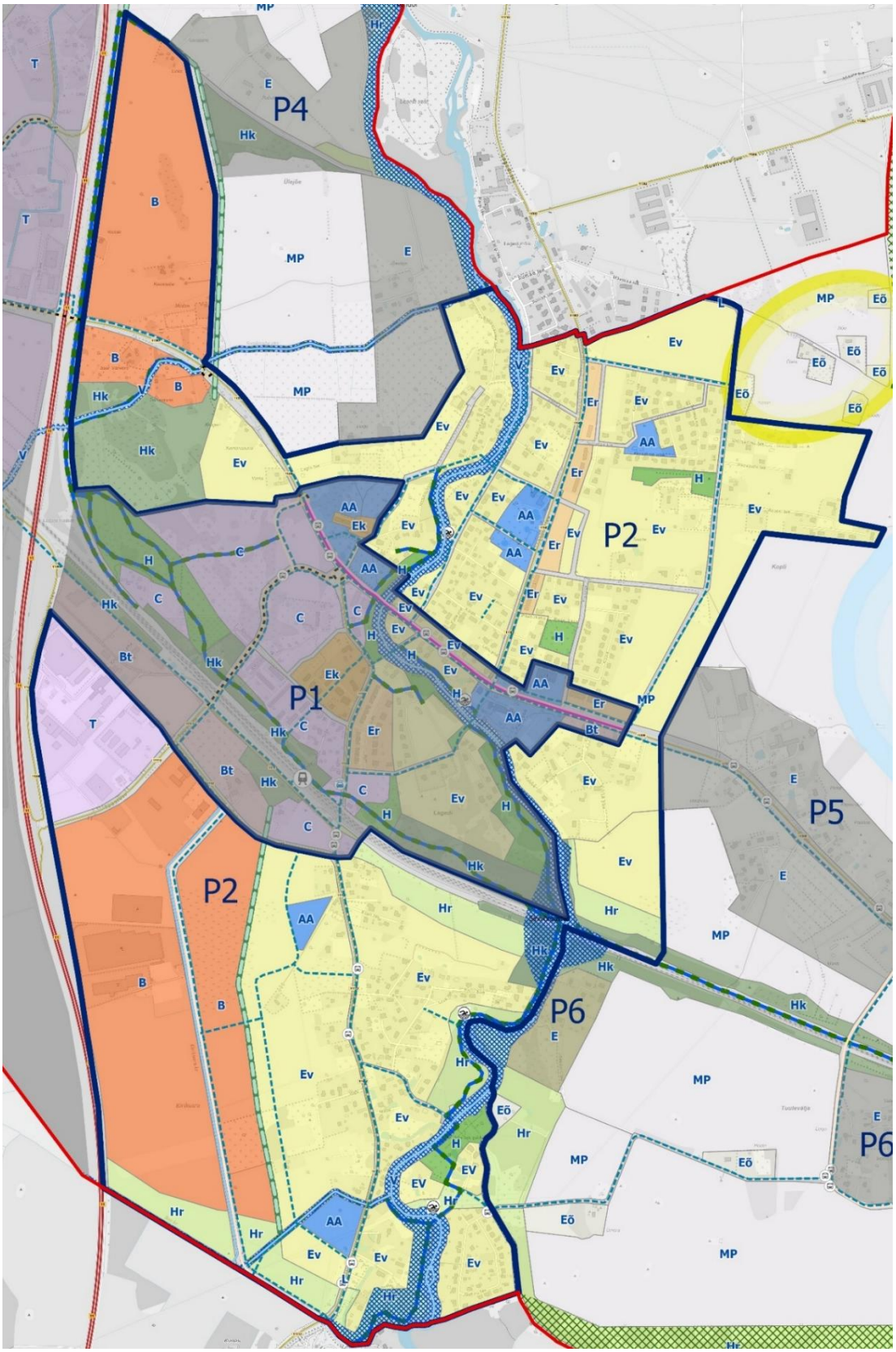


7.1.2. P2 Lagedi aleviku ala ja sellega külgnevate külade tiheasutusalad

Lagedi keskuseala ümbritsev ala, mis on tiheasustusala. See moodustub alevikust ja külade selgelt piiritletud kompaktselt hoonestatavast alast.

Ala ümbritseb keskuseala ja asub oma olemuselt juba väljakujunenud tihedamalt hoonestatud aladest ja selle jätkamiseks kõige sobilikematest aladest. Asustuse tihendamine on sellel alal ette nähtud arvestades juba olemasolevat hoonestust, sobivust ja asetust taristu suhtes. Krundistruktuur peab arvestama ka piirkonnas valdava struktuuri ja tihedusega. Veel hoonestamata aladena on haaratud tiheasustusalade hulka:

- Ülase tee ümber olevad alad Kopli külas, mille äärde on võimalik planeerida sarnase tihedusega piirkond nagu on välja kujunenud Päevalille, Rootsi ja Piiri teede ääres.
- Kuuse ja Kuuse põik tee jätkuna asuv ala Lagedi alevikus.
- Jüri tee ja Kalmari tee vahelisel alal asuv piirkond.
- Raadiojaama tee jätkuna asuv ala Ülejõe külas.



Hoonestamata tiheasustusalade ulatuslikum arendamine toimub eelistatult II etapis. Ulatuslikuks arenduseks loetakse vähemalt 10 elamisühikuga planeeringuala või muu võrreldava mahuga arendus. II etapi arenduste kavandamisel lähtutakse põhimõttest, et tiheasustusalad arenevad keskelt väljapoole – eelisjärjekorras arendatakse alasid, mis paiknevad olemasoleva väljaehitatud asustuse vahel, vahetus

naabruses või moodustavad loogilise jätku juba välja kujunenud asumile. Eesmärk on vältida hajusat arengut ning kasutada olemasolevat taristut ja avalikke teenuseid võimalikult tõhusalt.
II etapi arenduste elluviimise eelistamisel hinnatakse muu hulgas järgmisi asjaolusid:

- piirkonna varustatust avalike ja igapäevaste teenustega ning nende kättesaadavust (toimiv kauplus, apteek, perearst)
- ühistranspordi olemasolu ja teenindustaset, sh eelistatud on piirkonnad, kus ühistransport on regulaarne (nt vähemalt kolm väljumist tunnis tipptunnil või muu võrreldav teenindustase);
- jalgsi ja jalgrattaga ligipääsu võimalusi peatustele, haridusasutustele ja teenustele;
- olemasoleva tehnilise ja sotsiaalse taristu võimekust teenindada kavandatavat arendust;
- kooli- ja lasteaiakohtade olemasolu või nende tagamise võimalust arenduse elluviimise ajaks;
- arenduse mõju kohaliku omavalitsuse taristu- ja teenusekuludele ning võimalust kasutada olemasolevat taristut ilma ebaproportsionaalsete lisainvesteeringuteta.

Lagedi aleviku piirkonda mõjutava tiheasustusalasse on arvestatud ka Tallinna ringtee ääres asuvad äri- ja tootmispiirkonnad.

	Krundi suurus	Krundi täisehitus % /Koormus-indeks	Kõrgus/ Maapealne korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljasala % krundil
Väikeelamumaa (Ev)	min 1200 m² (optimaalne 1500 m²)	10–25% vt Tabel 3	9 m/2	1 2	2/5 m	-
Ridaelamumaa (Er)	min. 2000 m²	25%/600	9 m/2	5	4/5 m	20%
Ärimaa (B)	Tallinna ringtee ääres, ringtee ja Kalmari/Vanapere tee vahel min 2,0 ha. Teistel aladel ja elamutega piirneval alal max 0,7 ha.	40%***	16 m**/3*	-	1/5 m	20%
Tootmismaa (T)	max 2,0 ha	60%***	18 m**/3*	-	-	15%

* kõrgeim korrus kuni 50% ulatuses
** langeb proportsionaalselt väike- või ridaelamutega piirneval alal kuni 9 m
*** arvestada maksimaalse ehitusõiguse määramisel parkimisalade ja manööverdusalade mahutavusega

7.1.3. P3 Koplimetsa küla kompaktsem külakeskus

Planeeritava ala põhjapiiril asuv Koplimetsa küla osa, mis paikneb Tallinna ringtee ja Pirita jõe vahelisel alal, on valdavalt loodusliku ilmega piirkond. Ala iseloomustab ajalooliselt väljakujunenud ridaküla struktuur, avatud maastik, metsased alad ning vahetu seotus Pirita jõe rohekoridoriga. Ala jääb eemale suurematest asustuse koondumispunktidest, ühendused Rae valla peamiste teenuste, haridusasutuste ja ühistranspordisõlmedega on nõrgad, kuna peamine juurdepääs külale toimub läbi Tallinna linna territooriumi.

Piirkonna edasine areng peab lähtuma selle maapiirkondlikust identiteedist, loodusväärtuste säilitamisest ning olemasoleva asustusstruktuuri hoidmisest. Uue elamuarenduse kavandamisel tuleb järgida väljakujunenud ridaküla põhimõtet, mille kohaselt elamud koos abihoonetega paiknevad teeäärselt Koplimetsa tee vahetus läheduses. Hoonestuse paiknemine tee ääres aitab säilitada piirkonnale omast ruumilist struktuuri, vältida hajusat maahõivet ning hoida suuremad põllu- ja loodusmaastiku alad avatuna.

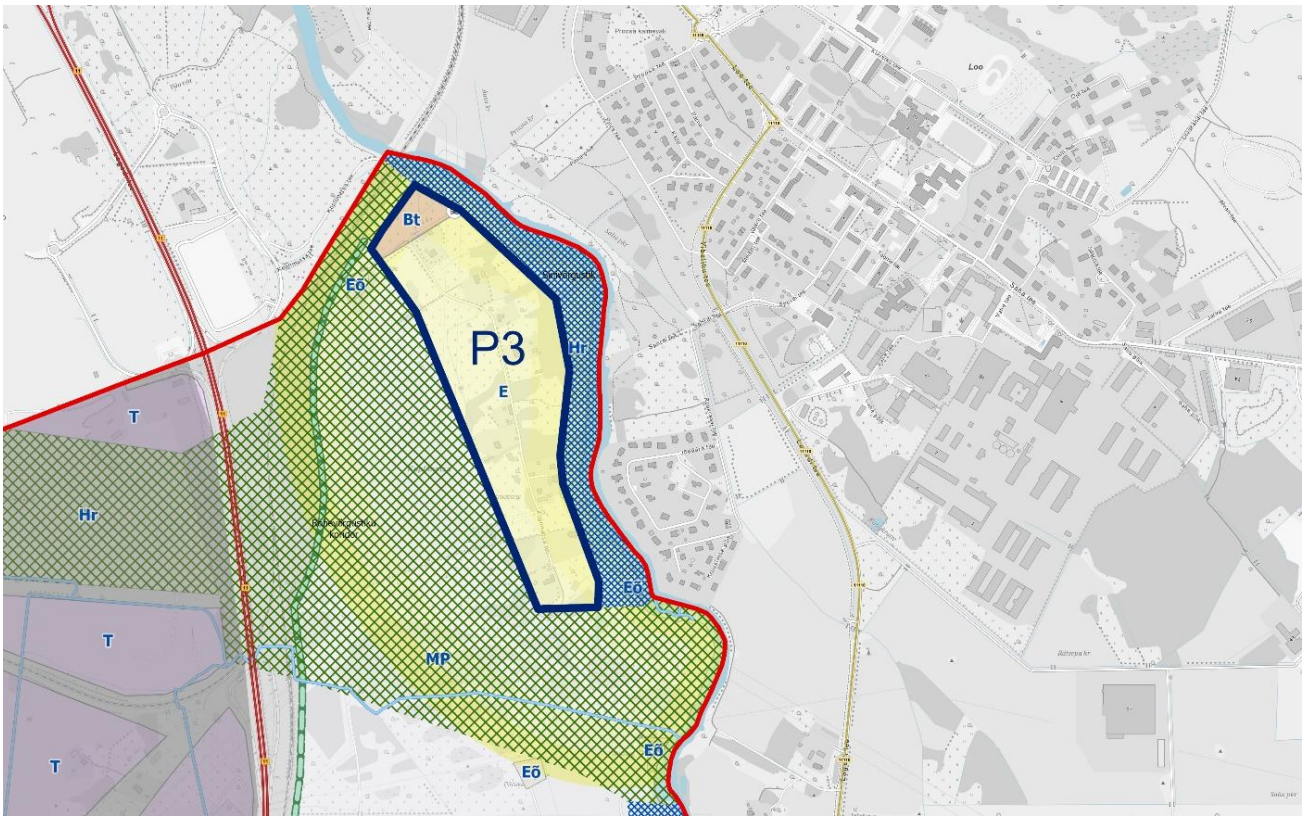
Piirkonna arengus tuleb eelistada madala tihedusega ja maastikku sobituvat hoonestust, mis toetab küla rahulikku ja looduslähedast elukeskkonda. Uute hoonete arhitektuuris ja mahulistes lahendustes tuleb lähtuda piirkonna traditsioonilisest külastruktuurist ning vältida linnaliku või kompaktse asumiarenduse kujunemist. Soovitav on kasutada looduslähedasi materjale, liigendada hoonestus väiksemateks mahtudeks ning säilitada olemasolev kõrghaljastus võimalikult suures ulatuses.

Pirita jõe lähedusest tulenevalt tuleb piirkonna planeerimisel pöörata erilist tähelepanu rohevõrgustiku toimimisele ja keskkonnatingimuste säilitamisele. Arendustegevus ei tohi halvendada jõe ja sellega seotud looduskoosluste seisundit ega katkestada loomade liikumiskoridore. Samuti tuleb säilitada avalik ruumiline ja visuaalne side loodusmaastikuga.

Küla põhjaossa kavandatud ärimaa võimaldab arendada piirkonda teeninduse ja puhkemajanduse suunal, toetades seejuures piirkonna looduslähedast iseloomu ja rekreatiivset potentsiaali. Eelistada tuleb väikese ja keskmise mahuga ettevõtlust, mis on seotud puhke-, turismi-, toitlustus-, majutus- või aktiivse vaba aja veetmise võimalustega. Arendatav ärimaa peab olema hästi integreeritud ümbritsevasse maastikku ning vältima suuremahulist või intensiivset tootmis- ja logistikafunktsiooni. Puhkemajanduse arendamisel tuleb väärtustada piirkonna looduslikke eeliseid, sealhulgas Pirita jõe lähedust, metsamaastikke ja vaikset elukeskkonda.

Arendustegevuse kavandamisel tuleb arvestada piirkonna piiratud ühendustega ning vältida sellise hoonestusmahu kujunemist, mis tooks kaasa olulise liikluskoormuse kasvu olemasoleval teedevõrgul. Oluline on parandada piirkonna ligipääsetavust eelkõige kergliikluse ja ühistranspordi seisukohalt ning otsida võimalusi paremaks sidumiseks Rae valla teiste piirkondadega või jalakäijate sillaga üle Pirita jõe Loo alevikuga.

Kokkuvõttes tuleb Koplimetsa küla idaosa käsitleda eelkõige madala asustustihedusega looduslähedase elukeskkonnana, kus arendustegevus toetab olemasolevat ridaküla struktuuri, säilitab maastikulised väärtused ning võimaldab mõõdukat puhkemajanduse ja teenindusfunktsioonide arengut piirkonna looduslikke eripärasid arvestades.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus %	Kõrgus/ Maapealne korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljasala % krundil
Kompaktsete külakeskuste elamumaa-ala (E)	EE min 5000 m^2	10% *	9 m/2	1	3/6 m	-
Teenindusette-võtete maa (Bt)	max 1,0 ha	30%	10 m/2	-	vaba/6m	30%

* arvestada kontaktvööndi ja külamiljöösse sobivusega

7.1.4. P4 Ülejõe küla kompaktsem külakeskus

Ülejõe küla olemasolevate teede – Vanapere tee ja Põlluääre tee – äärde kujundada mõõdukalt kompaktne külakeskus. Areng peab lähtuma olemasolevast teedevõrgust ja maastikustruktuurist, vältides ulatuslike uute teekoridoride ja tiheasustusele omase tänavavõrgustiku rajamist. Uute elamukohtade kavandamisel tuleb eelistada olemasolevate teede äärset hoonestamist mõlemal pool teed, et vältida maastiku liigset killustumist ning säilitada piirkonna avatud ja roheline ilme.

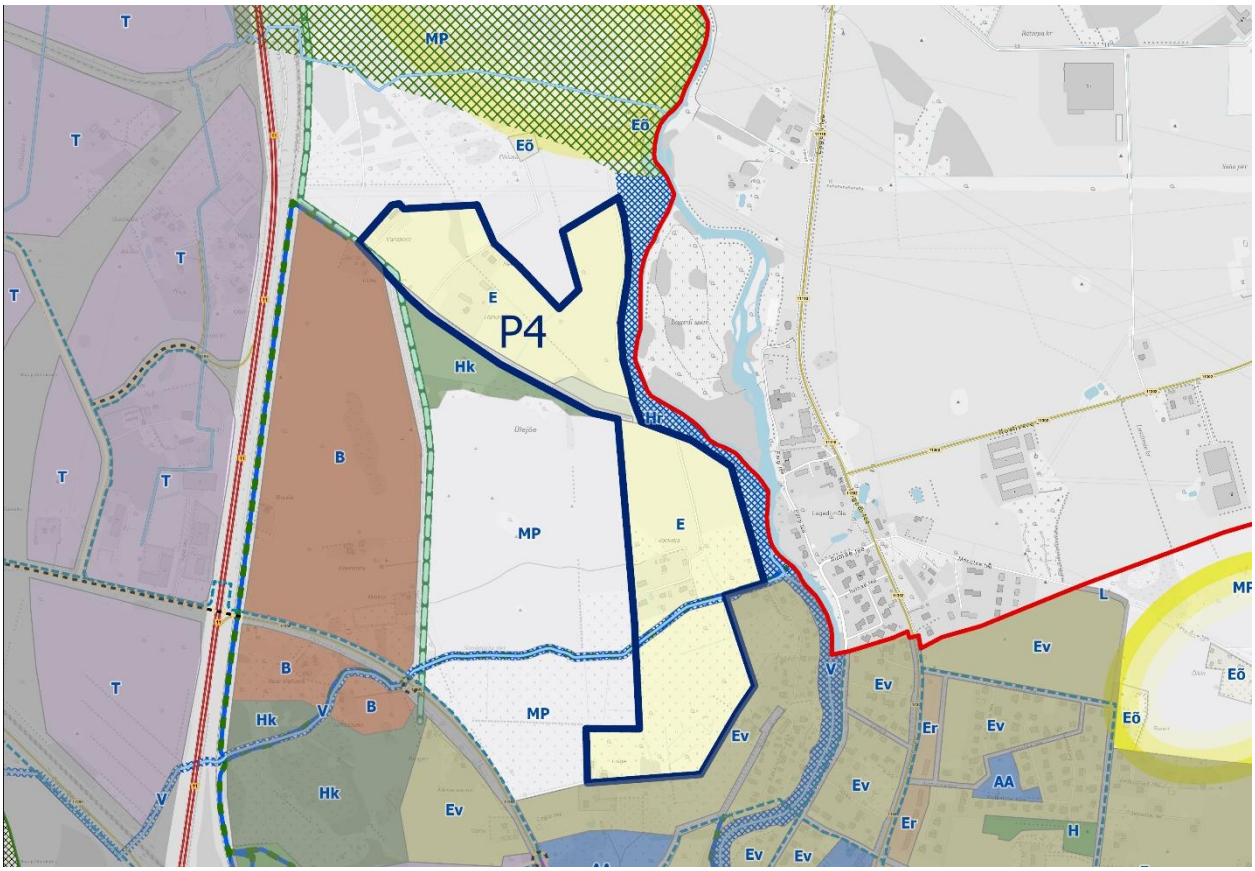
Piirkonda võib kavandada suuremate kruntidega kompaktsemat asustust, mis võimaldab siduda elamuarenduse loodusliku keskkonna ja maastikuliste väärtustega. Hoonestus peab olema madala tihedusega ning lähtuma põhimõttest, et tegemist on üleminekuvööndiga tiheasustusalalt hajaasustusalale. Seetõttu ei ole alal lubatud linnaliku või tiheasustusalale omase väikekrundilise ja intensiivse krundistruktuuri kujundamine ega selle järkjärguline laiendamine. Areng peab säilitama piirkonna pigem maalise iseloomu ning vältima kompaktse asumistruktuuri tekkimist.

Erinevatel kruntidel paiknevate hoonestusalade omavaheliseks minimaalseks kauguseks tuleb kavandada vähemalt 30 meetrit. Selline lahendus aitab säilitada piirkonna avarust, vaadeldavust ja looduslähedust ning loob võimaluse rohevõrgustiku sidusaks toimimiseks. Hoonete paigutamisel ja krundistruktuuri planeerimisel tuleb arvestada võimalusega kujundada hoonestusalade ja kruntide vahele avatud vaatekoridore ja kõrghaljastusega rohekoridore, mis säilitavad maastikule avanevad kaugvaated ning toetavad piirkonna elurikkust ja ökoloogilist mitmekesisust. Eelistada tuleb olemasoleva kõrghaljastuse säilitamist ning täiendava haljastuse rajamist viisil, mis loob sidusa rohelise võrgustiku ja parandab elukeskkonna kvaliteeti.

Piirkonna planeerimisel tuleb erilist tähelepanu pöörata looduslike väärtuste hoidmisele ning hajaasustusele omase maastikuilme säilitamisele. Uute hoonete arhitektuur ja mahulised lahendused peavad sobituma olemasolevasse külamaastikku ning vältima domineeriva või linnaliku ruumilise mõju tekkimist.

Oluline on säilitada avalikud ja olemasolevad ligipääsud jõeäärsele alale ning tagada jõeäärse maastiku sidusus ülejäänud rohevõrgustikuga. Jõeäärset ala tuleb käsitleda olulise puhke- ja loodusruumina, mille kasutus peab jääma võimalikult avalikuks ja looduslähedaseks. Arendustegevus ei tohi takistada inimeste liikumist jõe suunas ega halvendada jõeäärsete looduskoosluste seisundit. Samuti tuleb vältida ehitustegevust, mis katkestaks looduslikke liikumiskoridore või kahjustaks piirkonna maastikulist väärtust.

Kokkuvõttes tuleb Ülejõe küla arengut suunata viisil, mis võimaldab mõõdukat ja maastikku sobituvat elamuarendust olemasolevate teede ääres, säilitades samal ajal piirkonna hajaasustusele omase ruumilise iseloomu, rohevõrgustiku sidususe, maastikulised kaugvaated ning avaliku ligipääsu jõeäärsele alale.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus %	Kõrgus/ Maapealne korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljasala % krundil
Kompaktsete külakeskuste elamumaa-ala (E)	EE min 3000 m^2, Pirita jõe poolsel alal min 5000 m^2 krundid.	10% *	9 m/2	1	3/6 m	-

* arvestada kontaktvööndi ja külamiljöösse sobivusega

7.1.5. P5 Kadaka küla kompaktsem külakeskus

Kadaka küla kompaktsem külakeskus paikneb peamiselt piki Lagedi–Aruküla–Peningi teed ning selle ja raudtee vahelisel alal. Küla ruumiline struktuur on ajalooliselt kujunenud teeäärse hoonestuse ja selle taga paiknevate põllusiilude süsteemina, kus talukohad asusid külatee ääres ning põllumajandusmaa paiknes nende taga suhteliselt võrdsete ja selgepiiriliste siiludena. Selline asustus- ja maakasutusmuster peegeldab piirkonna ajaloolist kujunemist ning moodustab olulise osa küla identiteedist ja maastikulisest väärtusest.

Ajaloolised põllualad on säilinud suhteliselt terviklikuna ning nende ruumiline struktuur – põllusiilude paiknemine, reljeef, metsa- ja põllumaa piirid ning avanevad vaated – omab olulist maastikulist, visuaalset ja kultuuriloolist väärtust. Piirkonna edasine areng peab toetama nende väärtuste säilimist ning vältima maastikustruktuuri liigset killustumist või hajaasustusele sobimatu tiheasustuse kujunemist.

Lagedi–Aruküla–Peningi tee lõunapoolsel küljel paikneb kaks ajaloolist talukohta ja üksikuid uusarendusena kavandatud väiksema krundistruktuuriga elamualasid. Uute elamukohtade planeerimisel mitte lähtuda tiheasustusele omase krundistruktuuri edasiarendamisest. Areng peab toimuma esmajärjekorras küll olemasoleva hoonestuse jätkuna ja maantee äärsel alal, kuid täiendama olemasolevat külakeskkonda viisil, mis säilitab piirkonna maapiirkondliku iseloomu. Piirkonda võib kavandada suuremate kruntidega mõõdukalt kompaktsemat asustust, kuid vältida tuleb linnalikku või tiheasustusalale omase väikekrundilise ja minimaalsest krundi suurusest lähtuva struktuuri kujunemist.

Olemasolevad talukompleksid tuleb säilitada ja arendada viisil, mis võimaldab nende sidusat lõimumist uuema, mõõdukalt tihedama asustusstruktuuriga, säilitades samal ajal ajaloolise külamaastiku loogika ja identiteedi. Uute kruntide ja hoonestusalade kavandamisel tuleb arvestada sujuva üleminekuga ajalooliselt väljakujunenud talukohtade ning uuema hoonestuse vahel, vältides järske muutusi krundimõõtmetes, hoonestustiheduses ja ruumilises iseloomus.

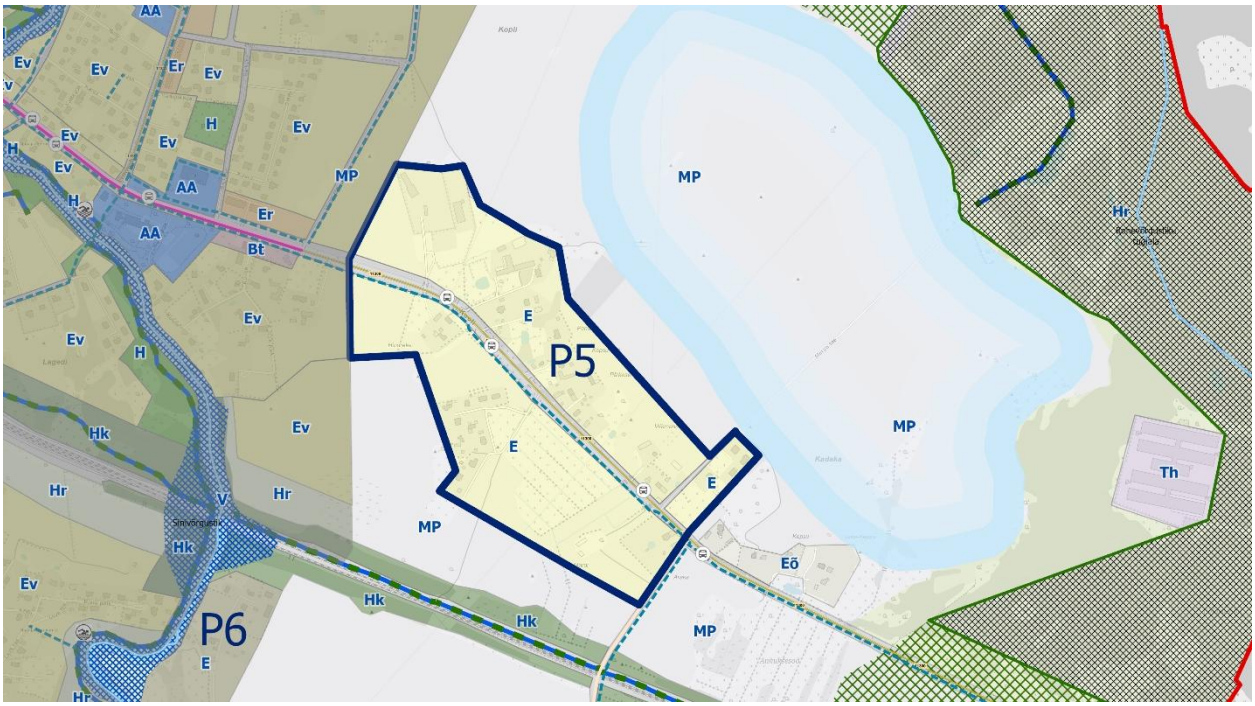
Talukomplekside ümbruses tuleb võimalusel säilitada olemasolev kõrghaljastus ning kavandada täiendavaid haljaspuhvreid ja rohealasid, mis aitavad pehmendada erineva iseloomuga asustusalade kokkupuudet ning toetavad piirkonna maastikulist terviklikkust. Uue hoonestuse paigutamisel tuleb lähtuda austusest ajaloolise asustusmustri, vaadete ja traditsioonilise külaruumi suhtes, tagades, et olemasolevad talukohad jäävad ka edaspidi piirkonna ruumilise identiteedi olulisteks kandjateks.

Erinevatel kruntidel paiknevate hoonestusalade omavaheliseks minimaalseks kauguseks tuleb kavandada vähemalt 20 meetrit. Selline põhimõte aitab säilitada maastiku avatust ja vaadeldavust. Hoonete paigutamisel tuleb arvestada võimalusega kujundada hoonestusalade vahele vaatekoridore ning kõrghaljastusega rohelisi mikrokoridore, mis ei ole hoonestuse või piirdeaedaega piiratud ja mis toetavad piirkonna elurikkust, looduslikku mitmekesisust ja maastikule avanevate kaugvaadete säilimist. Säilitada olemasolevad kõrgahaljastatud või võsastunud kraavialad rohepuhvritena.

Uute hoonete arhitektuur ja mahulised lahendused peavad sobituma olemasolevasse külamaastikku ning lähtuma piirkonnale omasest hoonestuslaadist. Vältida tuleb domineeriva mahuga või linnaliku iseloomuga hoonestuse rajamist.

Arendustegevuse kavandamisel tuleb säilitada piirkonna ajalooline maastikuline loogika, kus hoonestus paikneb tee ääres ning avatud põllu- ja rohealasid hoitakse võimalikult sidusana.

Kokkuvõttes tuleb Kadaka küla arengut suunata viisil, mis toetab ajaloolise külastruktuuri säilimist, olemasoleva teeäärse asustusmustri jätkumist ning maastikuliste ja looduslike väärtuste hoidmist. Areng peab olema mõõdukas, maastikku sobituv ning toetama üleminekut kompaktsemalt asustatud aladelt avaratele põllualadele.



	Krundi suurus	Krundi täisehitus %	Kõrgus/ Maapealne korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljasala % krundil
Kompaktsete külakeskuste elamumaa-ala (E)	Maanteest põhjapool min 5000 m^2 Maanteest lõunapool 3000 m^2	10% *	10 m/2	1	3/6 m	-

* arvestada kontaktvööndi ja külamiljöösse sobivusega

7.1.6. P6 Tuulevälja küla kompaktne külakeskus

Tallinn–Tapa raudteest vahetult lõuna poole jääv ning lääne poolt Pirita jõega piirnev Tuulevälja küla ala on valdavalt hõredalt asustatud ning säilitanud põllumajandusliku ja looduslähedase maastikuilme. Piirkonda iseloomustavad avarad põllualad, hajus hoonestus ning olemasolevate elamugruppide paiknemine peamiselt olemasolevate teede ääres. Küla ruumiline struktuur toetub traditsioonilisele

hajaasustusele, kus hoonestus ja põllumajandusmaastik moodustavad sidusa terviku ning avatud vaated ja roheline maastik on piirkonna olulised väärtused.

Tuulevälja küla kompaktsem keskne ja ajalooline osa on kujunenud peamiselt Pajupea tee ja Mesilase tee äärde, kus paiknevad olemasolevad elamualad ja külale iseloomulik tihedam kompaktne asustus. Teine tänapäevasel ajal kompaktsemalt hoonestatud piirkond paikneb Jõekääru tee ääres. Edasise arengu kavandamisel tuleb lähtuda olemasolevate külakeskuste ja teestruktuuri loogikast.

Küla tihendamisel tuleb säilitada piirkonna hajaasustusele omane ruumiline iseloom ning vältida linnaliku või tiheasustusalale omase väikekrundilise struktuuri kujunemist. Uute elamualade kavandamisel tuleb eelistada suuremate kruntidega mõõdukat tihendamist, mis toetab olemasoleva sidusat täienemist. Oluline on, et olemasolevad kompaktsemad elamupiirkonnad säiliksid selgepiiriliste asumitena, mida ümbritsevad avarad põllualad ja loodusmaastikud. Uue hoonestuse kavandamisel tuleb lähtuda põhimõttest, et kõik uued krundid saavad juurdepääsu olemasolevate teede kaudu. Täiendavate uute teekoridoride rajamist tuleb võimalusel vältida, et säilitada piirkonna maastikuline terviklikkus ja ulatuslike põllualade killustamine.

Küla tihendamisel tuleb pöörata erilist tähelepanu jalgsi liikumise võimaluste parandamisele ning olemasolevate elamualade paremaks sidumiseks aleviku ja teiste teenuskeskustega. Oluline on kavandada turvalised ja sidusad jalgratta- ja jalgteed ning jalgsi liikumise ühendused, mis võimaldavad elanikel ligipääsu ühistranspordile, teenustele ja avalikule ruumile ilma autokasutuse vajaduseta.

Pajupea tee on oluline kohalik jaotusmagistraaltee, mis toimib olulise alternatiivse ühendusena Lagedi ja Jüri aleviku vahel. Kompaktse asustusega külapiirkonda läbiva teekoridori kujundamisel tuleb eelistada turvalise ja inimsõbraliku külatänava põhimõtteid, et vähendada läbiva magistraaltee mõju ning tugevdada piirkonna külalist identiteeti ja elukeskkonna kvaliteeti. Selleks tuleb rakendada liiklusrahustusmeetmeid ning kujundada tänavaruum viisil, mis soodustab mõõdukat sõidukiirust ja turvalist liikumist kõigile liiklejatele. Oluline on kavandada kvaliteetsed bussipeatused, jalg- ja jalgrattateed, ohutud teeületuskohad ning tänavaruumi ilmestav väikeinventar ja haljastus. Sellised lahendused aitavad parandada kohalike elanike igapäevast liikumisvõimalust, suurendavad avaliku ruumi kvaliteeti ning muudavad tee tajutavalt külaruumi osaks, mitte pelgalt läbivaks liikluskoridoriks.

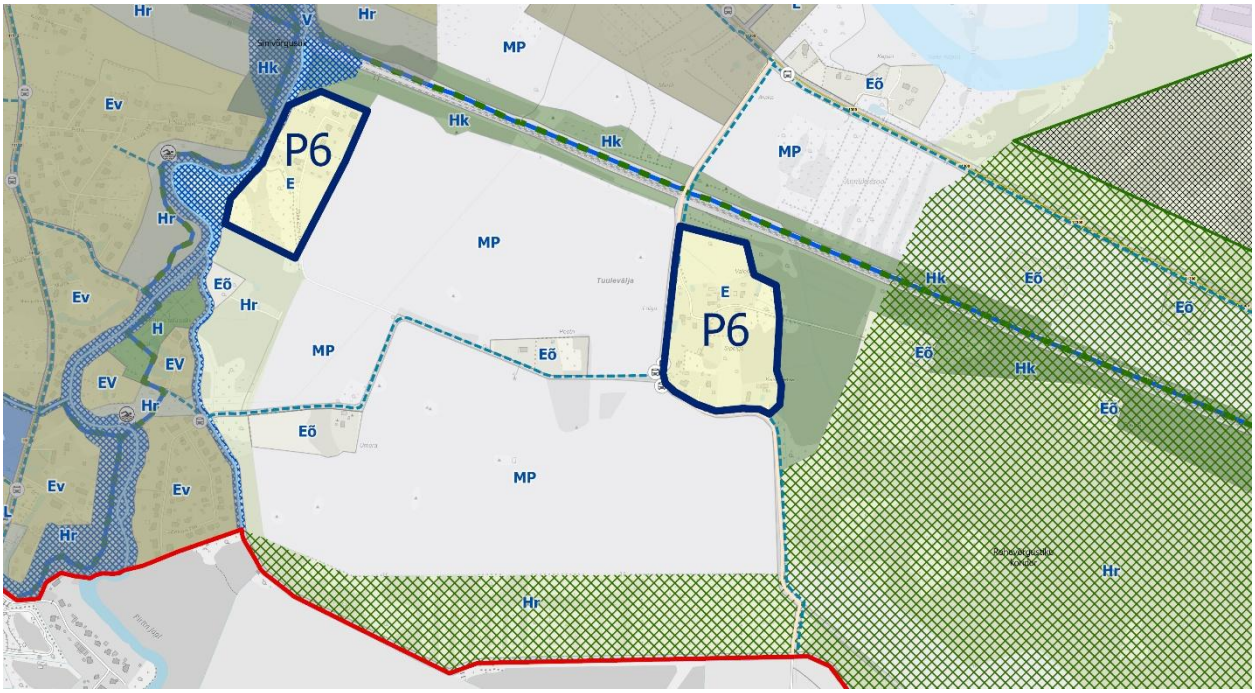
Oluline on säilitada avalikud ja olemasolevad ligipääsud jõeäärsele alale ning tagada jõeäärse maastiku sidusus ülejäänud rohevõrgustikuga. Jõeäärset ala tuleb käsitleda olulise puhke- ja loodusruumina, mille kasutus peab jääma võimalikult avalikuks ja looduslähedaseks. Arendustegevus ei tohi takistada inimeste liikumist jõe suunas ega halvendada jõeäärsete looduskoosluste seisundit. Samuti tuleb vältida ehitustegevust, mis katkestaks looduslikke liikumiskoridore või kahjustaks piirkonna maastikulist väärtust.

Kokkuvõttes tuleb Tuulevälja küla arengut suunata viisil, mis võimaldab olemasolevate külakeskuste mõõdukat tihendamist ja paremat ühendamist alevikuga, säilitades samal ajal piirkonna hajaasustusele omase traditsioonilise külastruktuuri.

	Krundi suurus	Krundi täisehitus %	Kõrgus/ Maapealne korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljasala krundil %

Kompaktsete külakeskuste elamumaa-ala (E)	Mesilase ja Pajupea tee äärsel alal min 4000 m^2 Jõekääru tee äärsel alal min 3000 m^2	10% *	9 m/2	1	3/6 m	-

* arvestada kontaktvööndi ja külamiljöösse sobivusega



7.1.7. P7 Soodevahe, Koplimetsa ja Ülejõe küla äri- ja tootmisalad

Käsitletav piirkond hõlmab Soodevahe küla ning Ülejõe küla ja Koplimetsa küla osa, mis jääb Tallinna ringteest lääne poole. Tegemist on kompaktse ning suurematest elamualadest ruumiliselt eraldatud piirkonnaga, mille ruumiline areng on tugevalt seotud Tallinna linna idasuunalise tootmis- ja logistikaalaga.

Piirkonnas on valdavalt reserveeritud tootmismaa juhtotstarbega alad, mis funktsionaalselt liituvad Tallinna samalaadsete tootmis-, logistika- ja taristualadega. Arvestades piirkonna ruumilist eraldatust suurematest elamupiirkondadest ning olemasolevat ja kavandatavat taristut, on piirkonnas lubatud arendada ka tootmis- ja logistikategevusi, millega võivad kaasneda territooriumilt väljapoole ulatuvad mõjud, sealhulgas suurenenud liikluskoormus, müra, vibratsioon, valgus- ja õhusaaste.

Piirkond on strateegiliselt oluline transpordi- ja logistikasõlm, mida läbivad või piiravad 11290 Tallinn–Lagedi tee (Suur-Sõjamäe tee), Tallinna ringtee ning Tallinn–Tapa raudtee haru. Piirkonda on kavandatud Rail Baltic raudteetrass ning uus Lagedi–Muuga 1520 mm rööpmelaiusega raudteeharu. Ala on nii maantee- kui raudteevõrgu kaudu ühendatud Muuga sadama, Ülemiste piirkonna ning Tallinna lennujaamaga, võimaldades arendada transpordi- ja logistikamahukaid tegevusi nii regionaalsel kui riiklikul tasandil. Piirkonda on kavandatud erinevaid Rail Baltica, Eesti Raudtee ja Elroni taristuobjekte, sealhulgas Rail Baltica Ülemiste veeremi hooldusdepoo, Elroni hooldusdepoo ning Rail Baltica Soodevahe kuivsadam ja hoolduskeskus. Kavandatav taristu tugevdab piirkonna rolli riiklikult olulise transpordi- ja logistikakeskusena.

Piirkonna olulisus seisneb nii riiklikult tähtsate taristukoridoride kavandamises kui ka kohaliku tasandi ühenduste parandamises, sealhulgas Lagedi aleviku ligipääsetavuse suurendamises. Taristuobjektide planeerimisel tuleb leida tasakaal riiklike infrastruktuurihuvide ning kohaliku elukeskkonna kvaliteedi, ligipääsetavuse ja ruumilise sidususe vahel.

Piirkonnas olemasolevad enklaavidena paiknevad elamumaad on üldplaneeringuga kavandatud tootmismaaks, kuna nendel aladel ei ole tõenäoliselt võimalik pikaajaliselt tagada kvaliteetse elukeskkonna säilimist ega kujunemist. Uut elamumaad piirkonda ei kavandata ning elanike lisandumist ei ole ette näha. Kuni olemasolevate elamute säilimiseni tuleb tootmistegevuse, transporditaristu või muude arenduste kavandamisel ja elluviimisel tagada elamisväärsed tingimused ning olemasolevatele elamutele ja elamumaa maaüksustele võimalikult varasematega võrreldavad tingimused. Sealhulgas tuleb tagada müra- ja õhusaastenormide täitmine eluruumides ning rakendada vajadusel täiendavaid leevendusmeetmeid, nagu müratõkked, haljastus, liikluskorralduslikud piirangud või muud keskkonnamõjusid vähendavad lahendused.

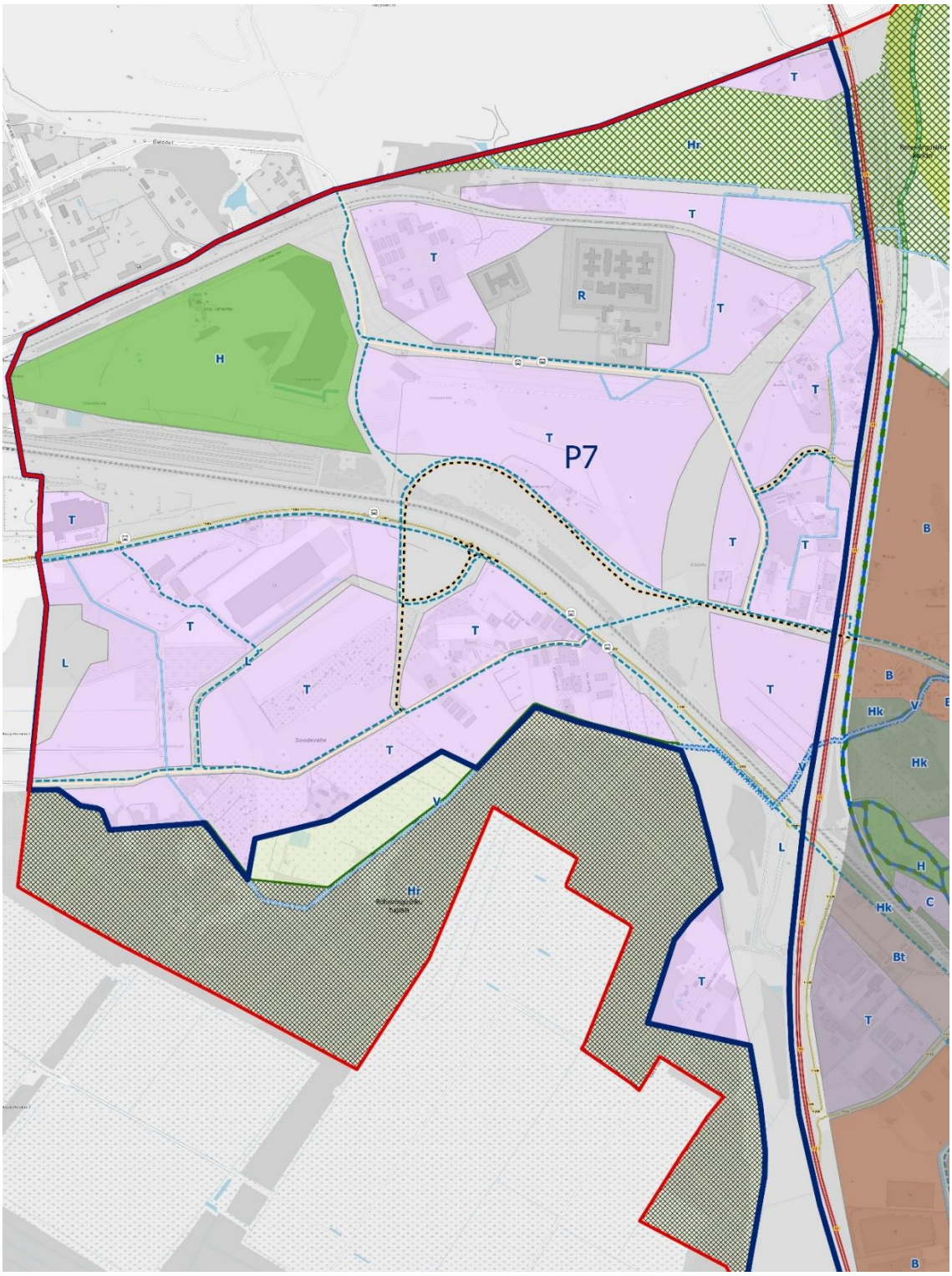
Planeerimisel tuleb hinnata ja arvestada erinevate taristuelementide ja tegevuste koosmõju, sealhulgas maanteede, raudteede, ristmike, tootmistegevuse ja kaevandamisalade kumulatiivset mõju müra-, vibratsiooni-, õhusaaste- ja liikluskoormusele. Eelistada tuleb lahendusi, mis vähendavad konfliktseid liiklusvooge, parandavad liiklusohutust ning võimaldavad eri transpordiliikide toimivat sidumist.

Soodevahe piirkond võimaldab kujundada Lagedi alevikuga head ning otsesed jalgsi- ja jalgrattaühendused, eelkõige piki raudteekoridori ja Suur-Sõjamäe teed. Jalgratta- ja jalgteede kavandamisel tuleb tagada nende sidusus olemasoleva ja kavandatava kohaliku ning piirkondliku jalgratta- ja jalgteede võrgustikuga, et võimaldada ohutut ja mugavat liikumist nii töökohtade, ühistranspordipeatuste kui ka Lagedi aleviku teenuste ja elamualade vahel. Arvestades piirkonda kavandatavate tootmis-, logistika- ja transpordifunktsioonide suurt töökohtade potentsiaali, tuleb tagada piirkonna hea ühendatus ühistranspordivõrguga, eelkõige Tallinna suunal. Ulatuslikud tootmis- ja taristualad tuleb planeerida viisil, mis võimaldab ühistranspordi efektiivset teenindamist ning töötajatele alternatiivsete liikumisviiside kasutamist võrreldes isikliku autoga.

Ulatuslike kõvakattega pindade, suuremahuliste hoonete ning intensiivse taristu koondumise tõttu tuleb piirkonnas pöörata erilist tähelepanu haljastuse osakaalu säilitamisele ja suurendamisele ning soojussaare mõju vähendamisele. Kavandada tuleb sidusad kõrghaljastusega puhveralad, puuderivid ning muud looduspõhised lahendused, mis aitavad vähendada müra, tolmu, kuumenemist ja sademevee kiiret äravoolu. Võimalusel tuleb vältida ulatuslike katkematute asfalt- ja betoonpindade rajamist ning eelistada sademevett immutavaid ja viivitavaid lahendusi. Haljastust tuleb käsitleda piirkonnas lisaks visuaalse ruumikvaliteedi elemendile ka keskkonnamõjusid leevendava ning kliimamuutustega kohanemist toetava taristuna.

	Krundi suurus	Krundi täisehitus % või Koormus-indeks	Kõrgus/ Maapealne korruselisus	Elamis-ühikute arv ühel krundil	Abihoonete arv/ Kõrgus	Haljasala % krundil
Tootmismaa (T)	min 0,7 ha	60%***	20 m/3	-	-	20%

*** arvestada maksimaalse ehitusõiguse määramisel parkimisealade ja manööverdusalade mahutavusega



8. Looduskeskkond ja kultuurmaastikud

8.1. Kinnismälestised

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

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

Tabel 7. *Rae valla Lagedi kandi kultuurimälestised*[1]

Registri nr	Liik	Nimi
18714	Kinnismälestis	Ohvrikoht Taaritammemägi
18910	Kinnismälestis	Kultusekivi
18907	Kinnismälestis	Kultusekivi
18874	Kinnismälestis	Kultusekivi
18770	Kinnismälestis	
18751	Kinnismälestis	
18751	Kinnismälestis	
18769	Kinnismälestis	Kivikalme
2613	Kinnismälestis	
18766	Kinnismälestis	
18752	Kinnismälestis	
18755	Kinnismälestis	Lohukivi
18906	Kinnismälestis	Lohukivi
18909	Kinnismälestis	Lohukivi
18764	Kinnismälestis	Kivikalme
18758	Kinnismälestis	
18760	Kinnismälestis	Lohukivi
18756	Kinnismälestis	Lohukivi
2616	Kinnismälestis	
18768	Kinnismälestis	
2614	Kinnismälestis	
18871	Kinnismälestis	Lohukivi
18772	Kinnismälestis	Lohukivi
18759	Kinnismälestis	
18757	Kinnismälestis	Lohukivi
18762	Kinnismälestis	Kivikalme
18873	Kinnismälestis	Lohukivi
18771	Kinnismälestis	Lohukivi
18870	Kinnismälestis	
18872	Kinnismälestis	Lohukivi
18767	Kinnismälestis	
18783	Kinnismälestis	
2610	Kinnismälestis	
18908	Kinnismälestis	
2615	Kinnismälestis	
18753	Kinnismälestis	
18754	Kinnismälestis	

8.2. Ajaloolise asustusstruktuuriga ja ajaloolise maastikumustriga ala

Miljööväärtusliku alana on Lagedi kandis määratud ***ajaloolise asustusstruktuuriga ala ja ajaloolise maastikumustriga ala***. Alad on tähistatud ***kollase ja helesinise puhverjoonega.***
Ajaloolise asustusstruktuuriga ala asub Jõelähtme ja Rae valla piiri lähedal Ülase tee piirkonnas ning Koplimetsa küla asustatud alal. Piirkondades asuvad kinnismälestised ja ajalooliselt väljakujunenud

[1] Kultuurimälestiste riiklik register

talukohad. Hoonestus ja selle ümber olevad põllud ja karjamaad moodustavad piirkonnale omase miljööväärtusliku pärandkultuurmaastiku ja asustusstruktuuri.
Käesoleval ajal kasutusest väljas olevaid endiseid põllumaid ohustab väärtuse vähenemine võsastumise tulemusena ning ajalooliselt väljakujunenud külamiljööd ohustab tiheasustusliku hoonestuse pealetung.
Põllualadel on vajalik regulaarne hooldus (niitmine, võsaraie), et säiliksid vaated hoonete vahelisel alal ja ei toimuks nende alade võsastumine.
Hoonestamine on sellel alal võimalik keskkonda respekteeriva hoonestuse tihendamisega hajaasustuse põhimõttel, säilitades seejuures olulisemad teede-radade trasseeringud ning vaated, vt *ptk 8.8 Väärtuslikud vaatekoridorid.* Hoonestamine saab toimuda vaid detailplaneeringu alusel.

Kasutustingimused ajaloolise asustusstruktuuriga maa-aladel:

- Kohalikul omavalitsusel on õigus nõuda ühe detailplaneeringu koostamist suurema ala kohta, selleks et tagada väärtuste säilimine.
- Tiheasustusala loomine on keelatud, jälgida hajaasustuse põhimõtteid, vt. *ptk 5.2. Hajaasustusalad*.
- Hoonete rajamisel, laiendamisel, rekonstrueerimisel tuleb tagada nende arhitektuurne ja esteetiline sobivus konkreetsesse kohta, arvestades alal domineeriva arhitektuuriga. Hoonete välisviimistluses kasutada looduslikke ja loomulikke värvitoone. Hoonete fassaadide remondiks ja fassaadi värvimiseks koostada värvipass.

Ajaloolise maastikumustriga ala asub Kopli ja Kadaka küla piiril, mis kujutab endast väärtusliku põllumaade maastikumustrit ja mille kujunemine ulatub tagasi traditsioonilise põllumajandusliku maakasutuse perioodi. Tegemist on tervikuna säilinud põllumaadega. Ajalooliselt asusid talud külatee ääres ja põllumaad asusid nende taga suhteliselt võrdsete siiludena. Selline hoonete ja põllumaade asetus peegeldab piirkonna asustus- ja maakasutuse ajalugu. Ajaloolised põllud on säilinud suhteliselt terviklikuna ning nende struktuur – põllusiilude paiknemine, metsa- ja põllumaa piir, reljeef ning vaated – kannab olulist ruumilist ja visuaalset väärtust.

Ajalooline põllumuster on osa piirkonna identiteedist ning annab tunnistust ajaloolisest maakasutusest ja eluviisist. Avatud vaated, reljeefi järgivad põllud ja traditsiooniline ruumistruktuur rikastavad olemasolevat elukeskkonda. Ajaloolise maastikumustriga ala peab säilima hoonestusest vabana.

8.3. Kaitstavad loodusobjektid

Piirkonnas levinud nahkhiirte ja kahepaiksete seisukohast oleks parim, kui asustuse laienemisel välditakse looduslikke ja kõrghaljastusega alasid ning asustust rajatakse juba linnalisematesse piirkondadesse või avatud aladele, säilitades sealjuures võimalikult mosaiiksed maastikud ja erinevaid väikeseid maastikuelemente (tiigid, kivihunnikud, põõsastikud, vanad puud). Enamusel nendest aladest nagunii puudub oluline arengupotentsiaal (nt Leivajõe ääres ja Tuulevälja metsamassiivil). Oluliseks erandiks on Pirita jõe ümbrus, kus on oluline uute elamute ja muude arenduste (nt matkarajad) puhul järgida keskkonnapiiranguid. Säilitada tuleb jõeäärne kõrghaljastus ja varjepaigad, vältida oluliste toitumis- ja liikumisalade kvaliteedi halvenemist ning kavandada nahkhiirtele sobiv valgustuslahendus.

Keskkonnapiirangute poole pealt on üheks tähtsamaks teemaks nahkhiired. Kõige olulisem on nahkhiirtele Pirita jõe ümbrus ja kaldad, kus on ka registreeritud viie nahkhiire liigi elupaigad (pargi-nahkhiir, suurvidevlane, veelendlane, kääbus-nahkhiir ja põhja-nahkhiir [2]. Jõgi pakub nahkhiirtele toitumisvõimalusi ja kallaste ääres olevad puud ja rohealad pakuvad varje- ja pesitsuspaikasid. Oluline on jälgida, et säilitatakse vanad ja õõnsustega puud, mis sobivad nahkhiirte varjumis- ja pesitsuspaikadeks. Säilitada tuleks ka mitmekesist eramajade piirkonda, mis võib pakkuda lisa varjekohti erinevate hoonete näol. Oluline varjepaik ja poegimiskolooniate asukoht asub Lagedi mõisa pargis, mis jääb küll juba Loo alevikku Jõelähtme vallas. Teine oluline ala nahkhiirtele on Tuulevälja külas asuv suur roheala, mis jääb raudtee ja Leivajõe vahele. Alal on säilinud võrdlemisi terviklik metsamassiiv, kus on registreeritud veelendlase ja põhja-nahkhiire elupaigad. Alal leidub metsaregistri järgi paiguti vanemat metsa, kus võimalikud õõnsused puudel pakuvad samuti varjepaikasid. Alal asuvad ka mõned talukohad, mille juures asuvad võimalikud keldrid või abihooned võivad pakkuda isegi talvituskohti. Toitumiseks on piisavalt lähedal ka Pirita jõgi ja teised väiksemad jõekogud.

Nahkhiiri on kaardistatud ka Soodevahe külas, liikidest esines seal põhiliselt põhja-nahkhiir, teada on ka üks veelendlase vaatlus. Alal on säilinud võrdlemisi palju looduslikku maastikku ning tõenäoliselt pakuvad varju ka seal piirkonnas asuvad hooned.

Nahkhiirtest tulenevalt tuleks eelistada asustuse laienemiseks alasid, mis jäävad eemale looduslikest aladest ja veekogude lähedusest. Eelistada tuleks alasid, kus pole kõrghaljastust. Säilitada võiks erinevat tüüpi abihooneid eramute juures, mis pakuvad varje- ja talvituskohti. Taristu ja elamute rajamisel tuleks nahkhiirte leiukohtades vältida ülemäärast valgustamist ning valgustite puhul jälgida, et valgus oleks suunatud maapinnale - vältides valgustuse hajumist ümbritsevasse keskkonda. Jõe äärde planeeritud matka- ja liikumisradade rajamisl tuleb vältida veesiseseid töid, kalda profiili, veesängi ja veerežiimi muutmist, säilitada kaldapuhvri toimivus ning rakendada ehitusfaasis meetmeid, mis hoiavad ära setete ja saasteainete jõkke sattumise.

Kahepaiksete osas on Lagedi kandis registreeritud vaid Kooli tänaval üks leiukoht Amphibia sp. (kahepaiksed, III kategooria (liigini määramata)) [3]. Seega pole teada, millised liigid kahepaiksetest seal leiduda võivad, kuid kõige tõenäolisem on seal leida harilikku kärnkonna, rabakonna ja rohukonna. Need on kõik III kaitsekategooria liigid. Konnade ideekorje järgi on nii kudu kui konnasid nähtud Tuulevälja külas Leivajõel ning selle ääres ja metsamassiivil (sama koht kus nahkhiirigi). Rohkem kahepaikseid raudteest lõuna pool ega Soodevahe külas pole nähtud. Pirita jõe servas ning Koplimetsa külas on nähtud konnasid ja kudu ka Pirita jõest veidi eemal. Lagedi alevikus on konnasid nähtud Pirita jõe ääres ja selle lähedal rohealadel. Ka Kopli ja Kadaka külades on konnasid nähtud erinevates kohtades, looduslikel rohumaadel ja põldudel, tihti ka sealasuvate tiikide ja kraavide ääres või veekogudes. Kopli külas ja Lagedi alevikus leidub mitmeid tiike, mis võivad olla headeks sigimisveekogudeks konnadele. Konnadele sobivad märjemad alad ning mosaiikne looduslik maastik, kus nad leiaksid endale varjekohti, alasid talvitumiseks ning sigimisveekogusid. Seetõttu sobib kahepaiksetele kui säilitada looduslikud alad, vältides alade liigset kuivendamist. Säilitada tuleks mosaiikset maastikku, tiike ja muid tekkinud veekogusid, mis on piisavalt sügavad, et sobiksid sigimiseks.

Kokkuvõttes on kaitsealuste nahkhiirte ja kahepaiksete seisukohast parim, kui asustuse laienemisel välditakse looduslikke ja kõrghaljastusega alasid ning asustust rajatakse juba linnalisematesse

[2] Lutsar, L. (2023). Nahkhiireuuring Lagedi üldplaneeringu alal 2023. a. suvel.
[3] Rae valla konnade ideekorje.

piirkondadesse või avatud aladele, säilitades sealjuures võimalikult mosaiiksed maastikud ja erinevaid väikeseid maastikuelemente (tiigid, kivihunnikud, põõsastikud, vanad puud).

Üldplaneering kajastab kaitse alla võetud objektide hetkeseisu, ajakohane info asub riiklikes andmebaasides (EELIS, Maa-ameti geoportaal). Kehtivast õigusaktist[4] tulenevalt ei kujutata erandina I ja II kaitsekategooria liigi asukohti.
Ülevaade kaitstavate loodusobjektide kohta on antud Rae valla Lagedi kandi üldplaneeringu Keskkonnamõjus strateegilised hindamise dokumendis.

Tabel 8. *Rae valla Lagedi kandi kaitstavad loodusobjektid*[5]

KPO_VID	Nähtus	Vöönd	Nimetus
KLO4000120	Kaitstav looduse üksikobjekt	Looduskaitse üksikobjekti piiranguvöönd	Nokakivi rändrahnude rühma piiranguvöönd
KLO3002558	Lõheliste kudemis- ja elupaigad	Lõheliste kudemis- ja elupaigad	Pirita jõgi
KLO1200373	Kaitseala	Kaitseala piiranguvöönd	Külma talu park

Üldplaneeringu alal leiduvad järgmised kaitstavad loodusobjektid:

Nokakivi rändrahnude rühm (KLO4000120). Nokakivi rahnude rühm koosneb lähestikku asuvast kahest suurest (I-Nokakivi ja II - nimeta rahn) ja kümnest väikesest rändrahnust. Nokakivi on rabakivirahn korrapäratu kujuga, ülevalt itta eenduv, järskude külgede ja loode suunas 25 kraadi kaldu laega. Rahnu pikkus on 6,5 m, laius 5,5 m, kõrgus 4,2 m ja ümbermõõt 10,0 m. Selles on rohkesti kinnis- ja mitmeid avalõhesid.

Pirita jõgi (KLO3002558) on lõheliste kudemis- ja elupaik.

Külma talu park (KLO1200373) on Leivajõe suudme lähedal asuv liigirohke 4 ha suuruse pindalaga park, mis on kaitse alla võetud 1960. aastal piiranguvööndina.

Täiendavalt asuvad Lagedi kandis üldplaneeringu kehtestamise hetkel erinevad kaitsealuste liikide elupaigad, mis on leitavad EELISe andmebaasist.

III kaitsekategooria kalaliikide, hingu (*Cobitis taenia* (KLO9102648)) ja võldase (*Cottus gobio* (KLO9102649)) EELISes registreeritud leiukohad asuvad planeeringuala läbivas Pirita jões. Harilik hink ja harilik võldas kuuluvad EÜ nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ II lisasse.

III kaitsekategooria kahepaiksete (liigini määramata) leiukoht on registreeritud Lagedi Kooli teele (KLO9133591).

II kaitsekategooria nahkhiireliikide leiukohad Pirita jõe äärsetel aladel. Registreeritud on kääbus-nahkhiire (KLO9133627), pargi-nahkhiire (KLO9133626), suurvidevlase (KLO9133628), veelendlase (KLO9133629) ja põhja-nahkhiire (KLO9133625) leiukohad. Lisaks on veelendlase (KLO9133623) ja põhja-nahkhiire (KLO9133624) leiukohad registreeritud Tuulevälja külas.

[4] Looduskaitseseadus § 53 lõige 1.
[5] EELIS andmebaas

II kaitsekategoooria linnuliigi, sarvikpüti, leiukoht (KLO9127476) registreeritud Tuulevälja külas.

Planeeringualast kagusse jäävad kaks Pajupea väike-konnakotka püsielupaika (KLO3001387 ja KLO3001962).

Planeeringuala läbiv Pirita jõgi (KLO3002558) kuulub lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse[6].

Kuna piirkonnas võib esineda ka seni registreerimata kaitsealuste liikide leiukohti või leiukohad on ajas muutuvad, siis tuleb lähtuda looduskaitseseaduse § 48 järgi kaitsealuste liikide kaitse nõuetest.

Kasutustingimused maa-aladel, kus paiknevad kaitstavad loodusobjektid ja/või nende piirangualad:

- Kaitstava liigi puhul peab arvestama konkreetse liigi vajadusi, lähtudes looduskaitseseaduses toodud tingimustest, liigi kaitse tegevuskavas toodust ja vajadusel muudest juhistest. Vajadusel tuleb rakendada meetmeid, et tagada liigi elupaiga/toitumisala jms sidusus. Näiteks kahepaiksete puhul tuleb arvestada teede rajamisel konnatunnelitega, tiikide rajamisega jms.
- Elupaikade kaitsel tuleb lähtuda looduskaitseseaduses toodust ning vastavatest kaitse-eeskirjadest. Ja vajadusel muudest juhistest. Vajadusel tuleb rakendada meetmeid elupaikade kaitseks lähtudes elupaiga tüübist.
- Arendustegevused, mille mõjualasse jäävad kaitstavad loodusobjektid tuleb kaasata vastav valdkondlik spetsialist, et tagada liigi ja/või elupaikade soodne seisund.

8.4. Kõrge loodusväärtusega alad

Üldplaneeringus käsitletakse kõrge loodusväärtusega aladena väärtuslikke niidualasid. EELISe andmebaasi alusel asuvad planeeringualal väärtuslikud niidud Lagedi alevikus, Tuulevälja ja Kadaka külas.

Kasutustingimused maa-aladel, kus paikneb kõrge loodusväärtusega ala:

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

8.5. Pärandkultuuri objektid

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

[6] https://www.riigiteataja.ee/akt/109072016021?leiaKehtiv

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

Tabel 9. *Rae valla Lagedi kandis kaardistatud pärandkultuuri objektid [7]:*

Kood	Nimetus	Tüüp
653:PKM:001	Külma talu park	Metsastunud pargid
653:MAL:007	Lihula mälestussammas	Mälestuskivid
653:POP:001	Arusepa popsitalu	Vabadiku (popsi)saunad, soldatikohad, platsikohad
653:RTR:001	Lagedi raudteejaam	Raudteerajatised
653:OKU:002	Tankisild	Okupatsiooniaja objektid
653:KOR:010	Soodevahe kõrts	Kõrtsid

Pärandkultuuri objektiga maa-alade kasutustingimused:

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

8.6. Ehituskeeluvööndi vähendamine Pirita jõe ääres

Looduskaitseseaduse § 38 lõike 3 kohaselt on ranna või kalda ehituskeeluvööndis uute hoonete ja rajatiste ehitamine üldjuhul keelatud, välja arvatud seaduses sätestatud erandjuhtudel. Sama paragrahvi lõige 2 sätestab, et juhul kui ranna või kalda alal paikneb metsamaa metsaseaduse § 3 lõike 2 tähenduses, ulatub ehituskeeluvöönd ranna või kalda piiranguvööndi piirini. Sellest tulenevalt on mitmel juhul ehituskeeluvööndi ulatus märkimisväärselt suurem kui tavapärane ning võib takistada mõistlikku ja piirkonna arenguloogikaga kooskõlas olevat maakasutust.
Ranna või kalda ehituskeeluvööndi vähendamise taotluse esitab Keskkonnaametile kohalik omavalitsus. Ehituskeeluvööndi vähendamine on võimalik üksnes kehtestatava või koostatava detail- või üldplaneeringu alusel ning nõuab Keskkonnaameti kaalutletud nõusolekut. Tegemist on seadusest tuleneva erandiga, mistõttu tuleb vähendamise vajadus selgelt ja sisuliselt põhjendada ning hinnata selle mõju nii looduskeskkonnale kui ka avalikele huvidele.

Pirita jõe ääres paiknev Lagedi aleviku ja Ülejõe küla kompaktse asustusega ala on kujunenud välja juba 20. sajandi keskpaigas. Hoonestusstruktuur ning kalda poolne ehitusjoon on valdavalt ajalooliselt välja kujunenud ega ole rajatud kaasaegseid planeerimispõhimõtteid silmas pidades. Lisaks paiknevad piki jõge Jõe tänav ja Raadiojaama tänav, mis osaliselt asuvad juba kehtiva ehituskeeluvööndi sees. Seetõttu ei ole piirkonna ruumiline struktuur enam looduslikus seisundis, vaid kujunenud aastakümnete jooksul tihedas seoses inimtegevusega.

[7] *EELIS andmebaas*

Arvestades piirkonna väljakujunenud asustuslaadi, olemasolevat infrastruktuuri ning ajaloolist hoonestust, on põhjendatud soov võimaldada elamualade mõõdukat tihendamist ja hoonestuse korrastamist looduskaunil jõeäärsel alal. Ehituskeeluvööndi vähendamine võimaldab määrata või ühtlustada ehitusjoont, rajada uusi elamuid ning paindlikumalt kavandada õuealasid ja avalikku ruumi toetavaid rajatisi. Nende hulka kuuluvad näiteks abihooned, väliköögid, terrassid, väiksemad sillutatud juurdepääsud, väikevormid ning muud elamufunktsiooni teenindavad ehitised.

Antud piirkonda iseloomustab valdavalt kõrgem kallas ning kiirevooluline jõe lõik, mistõttu on üleujutusrisk ja kaldajoone muutlikkus piiratud. Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanekud puudutavad alasid, kus kalda kõrgus on vähemalt 1,5-2m meetrit võrreldes jõe veetasemega, mis vähendab oluliselt nii ehitustegevuse kui ka hilisema kasutuse keskkonnariske. Osaliselt asub hoonestuse ja jõe vahel tee.

Piirkond on tuntud korrastatud ja ümbritsevasse maastikku sobituva hoonestuse poolest. Väljakujunenud ehituslaad, hoonete mõõtkava ja paiknemine loovad ühtse ja esteetilise terviku. Seetõttu ei ole põhjust arvata, et ehituskeeluvööndi vähendamine tooks kaasa sobimatu või maastikku kahjustava hoonestuse, kui planeeringus kehtestatakse selged arhitektuursed ja keskkonnahoidlikud tingimused. Piirkond on hoonestatav vaid väikesemahuliste üksikelamutega. Ala hõlmab ka Lagedi kooli territooriumi, kus on juba ajalooliselt hoonestus ja liikumisrajad jõele oluliselt lähemal ning kaldajoon kõrgem.

Samas tuleb arvestada, et ehituskeeluvööndi vähendamisega võib kaasneda rannaäärse ala kasutuskoormuse suurenemine. Ehitustegevuse tulemusel võib hävida hoonealune osa senisest taimestikust ning teatud juhtudel võib osutuda vajalikuks maapinna täitmine või tõstmine. Selliseid mõjusid tuleb hinnata juhtumipõhiselt, lähtudes konkreetse krundi looduslikest tingimustest, kalda iseloomust ja kavandatava hoonestuse mahust. Planeeringu koostamisel ja edasistes projekteerimistingimustes tuleb seada nõuded, mis tagavad kaldalähedase ala võimalikult looduslähedase säilimise, piiravad tarbetut pinnasetööd ning suunavad hoonestuse sobivasse asukohta ja mõõtkavasse.

Kokkuvõttes on Pirita jõe äärse ehituskeeluvööndi vähendamine põhjendatud eelkõige ajalooliselt väljakujunenud asustusstruktuuri, olemasoleva infrastruktuuri, loodusväärtuste puudumise ning võimalike keskkonnamõjude kontrollitavuse tõttu, tingimusel et vähendamine toimub läbimõeldult, planeeringuliste piirangute alusel.

Ehituskeeluvööndi vähendamise kavandamine üldplaneeringus aitab vältida juhuslikke ja killustatud erandotsuseid. Selge planeeringuline raamistik annab ühtsed põhimõtted kogu jõeäärsele alale, tagades, et ehitamine toimub loogiliselt, etapiviisiliselt ja ühtsete tingimuste alusel. See vähendab survet üksikutele eranditele ning suurendab otsustusprotsessi läbipaistvust. Ehituskeeluvööndi vähendamine võimaldab korrastada ajalooliselt väljakujunenud hoonestusstruktuuri, ühtlustada ehitusjooni ning parandada hoonete ja hoovialade funktsionaalsust. See aitab tõsta piirkonna üldist ruumilist kvaliteeti ja elukeskkonna väärtust. Jõeäärsed alad on sageli kohaliku identiteedi oluline osa. Läbimõeldud planeerimine võimaldab säilitada piirkonnale omase miljöö, toetada ajaloolise asustuse järjepidevust ning siduda uued arendused olemasoleva keskkonnaga.

Ehituskeeluvööndi vähendamine suunab arendustegevust aladele, kus on olemas juurdepääsuteed, tehnovõrgud ja ühiskondlik taristu. See on keskkonna ja majanduslikult mõistlikum kui uute elamualade

avamine looduslikel või seni hoonestamata aladel. Läbi ehituskeeluvööndi vähendamise on võimalik avalike ja poolavalik jõeäärsete alade kvaliteedi tõstmine. Planeeringuga on lisaks planeeritud jõeäärseid liikumiskoridore, puhkealasid ja haljastust, mis parandavad ligipääsu veekogule ning suurendavad piirkonna rekreatiivset väärtust. Seeläbi ei toimu jõeäärse ala privatiseerimist, vaid vastupidi – selle kasutatavus avalikkuse jaoks paraneb.

Põhjendused ehituskeeluvööndi vähendamiseks Lagedi aleviku kompaktse hoonestusega alal:

- Väljakujunenud asustusmuster ja olemasolevate hoonete kaugus kaldast
- Väljakujunenud asustusega alal ühtsete ehituspõhimõtete määramine
- Kõrge kallas, kus ei ole olnud probleeme üleujutusega
- Elamupiirkonna tihendamine aleviku keskuses ja tiheduse vähendamine teistel jõeäärsetel aladel (nt raudtee ja jõe ristumise piirkond

Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek on toodud kaartidel ja jaguneb:

10-20 m: Valdavalt Ülejõe külas väljakujunenud hoonestusega piirkonnas.
20-30 m: Lagedi kooli ja keskusehoone ümbrus
30-40m: jalakäijate silla piirkond ja Jõe tn lõigud

Tabel 9 *Ehituskeeluvööndi vähendamisse haaratud kinnistud*

Ehituskeeluvööndi vähendamise vahemik	Katastritunnus	Asustusüksus	Aadress	Sihtotstarve
10-20	65301:001:5642	Ülejõe küla	Jõekalda	SIHTOTSTARBETA MAA
10-20	65301:012:0003	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 40	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0004	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 38	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0005	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 2a	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0007	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 2	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0009	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 4	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0011	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 42	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0012	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 6	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0030	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 28b	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0032	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 30	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0034	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 32	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0037	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 34	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0040	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 36	ELAMUMAA
10-20	65301:012:0041	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 44	ELAMUMAA
20-30	65301:001:3501	Lagedi alevik	Jõe tn 34	ELAMUMAA
20-30	65301:012:0002	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 26	ELAMUMAA
20-30	65301:012:0028	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 28a	ELAMUMAA
20-30	65301:012:0044	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 48	ELAMUMAA
20-30	65301:013:0016	Lagedi alevik	Allika tn 2	ELAMUMAA
20-30	65301:013:0318	Lagedi alevik	Lohu tn 1a	ULDKASUTATAV MAA
20-30	65301:013:0750	Lagedi alevik	Lohu tn 1	ELAMUMAA
20-30	65301:013:0770	Lagedi alevik	Allika tn 1	ELAMUMAA
20-30	65301:013:0180	Lagedi alevik	Kooli tn 16	ELAMUMAA

20-30	65301:013:0290	Lagedi alevik	Kooli tn 8	ELAMUMAA
20-30	65301:013:0496	Lagedi alevik	Kuuse tn 18b	UHISKONDLIKE EHITISTE MAA
20-30	65301:013:0495	Lagedi alevik	Kooli tn 18	UHISKONDLIKE EHITISTE MAA
20-30	65301:013:0720	Lagedi alevik	Kooli tn 10	ELAMUMAA
20-30	65301:013:0730	Lagedi alevik	Kooli tn 12	ELAMUMAA

30-40	65301:001:3500	Lagedi alevik	Jõe tn 36	ELAMUMAA
30-40	65301:001:4690	Lagedi alevik	Vahtra tn 7	ELAMUMAA
30-40	65301:001:5372	Lagedi alevik	Ilumäe tn 8	ELAMUMAA
30-40	65301:001:6688	Lagedi alevik	Jõe tn 11	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0001	Lagedi alevik	Jõe tn 16	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0300	Lagedi alevik	Jõe tn 15	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0320	Lagedi alevik	Vahtra tn 8	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0337	Lagedi alevik	Jõe tn 13a	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0338	Lagedi alevik	Jõe tn 13	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0364	Lagedi alevik	Jõe tn 11a	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0394	Lagedi alevik	Jõe tn 36a	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0430	Lagedi alevik	Lohu tn 2	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0440	Lagedi alevik	Jõe tn 18	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0477	Lagedi alevik	Ilumäe tn 3	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0502	Lagedi alevik	Jõe tn 14	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0524	Lagedi alevik	Jõe tn 11b	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0780	Lagedi alevik	Kure tn 5	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0050	Lagedi alevik	Jõe tn 3	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0070	Lagedi alevik	Kooli tn 6 // Ado	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0250	Lagedi alevik	Jõe tn 5	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0260	Lagedi alevik	Jõe tn 7	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0488	Lagedi alevik	Kooli tn 4	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0504	Lagedi alevik	Jõe tn 1	ELAMUMAA
30-40	65301:013:0650	Lagedi alevik	Jõe tn 12	ELAMUMAA

Kuna esimeses rivis Pirita jõe ääres on tehtud ettepanek kalda ehituskeeluvööndi vähendamiseks, siis järgnevatel maaüksustel on ehituskeeluvöönd eemaldatud:

Katastritunnus	Asustusüksus	Aadress	Sihtotstarve
65301:001:4831	Lagedi alevik	Vahtra tn 5	ELAMUMAA
65301:001:5686	Ülejõe küla	Raadiojaama tee L3	SIHTOTSTARBETA_MAA
65301:012:0006	Ülejõe küla	Raadiojaama tee 46	ELAMUMAA
65301:012:0008	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 3	ELAMUMAA
65301:012:0010	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 5	ELAMUMAA
65301:012:0014	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 8	ELAMUMAA
65301:012:0016	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 10	ELAMUMAA
65301:012:0018	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 12	ELAMUMAA
65301:012:0019	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 14	ELAMUMAA
65301:012:0021	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 16	ELAMUMAA
65301:012:0023	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 18	ELAMUMAA

65301:012:0025	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 20	ELAMUMAA
65301:012:0027	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 22	ELAMUMAA
65301:012:0029	Ülejõe küla	Raadiojaama põik 24	ELAMUMAA
65301:013:0020	Lagedi alevik	Jõe tn 20	ELAMUMAA
65301:013:0024	Lagedi alevik	Jõe tn 38	ELAMUMAA
65301:013:0170	Lagedi alevik	Kooli tn 14	ELAMUMAA
65301:013:0314	Lagedi alevik	Kuuse tn 4	ELAMUMAA
65301:013:0319	Lagedi alevik	Kuuse tn 1a	ELAMUMAA
65301:013:0391	Lagedi alevik	Jõe tn 22	ELAMUMAA
65301:013:0393	Lagedi alevik	Jõe tn 40	ELAMUMAA
65301:013:0460	Lagedi alevik	Jõe tn 32	ELAMUMAA
65301:013:0660	Lagedi alevik	Kalda tn 1	ELAMUMAA

8.7. Rohevõrgustik

Lagedi kandi rohevõrgustiku ulatus ja paiknemine on üldises plaanis määratud Harju maakonnaplaneeringuga 2030+ Ruumilised väärtused. Rohevõrgustiku põhimõtteline ruumikuju ja tingimused on määratud maakonnaplaneeringus, mida on vähesel määral üldplaneeringuga korrigeeritud. Lagedi kandi üldplaneeringuga täpsustatakse rohevõrgustiku piire valla territooriumil, lähtudes väljakujunenud olukorrast ning taristu ja asustuse asukohast. Rohevõrgustik oma elementidega on tähistatud üldplaneeringus ***tumerohelise ja sinise ruudustikuna.***

Rohevõrgustik on eri tüüpi ökosüsteemide ja maastike säilimist tagav ning asustuse ja majandustegevuse mõjusid tasakaalustav looduslikest ja poollooduslikest kooslustest koosnev süsteem, mis koosneb tugialadest ning neid ühendavatest rohekoridoridest. Laiemalt mõeldakse rohevõrgustiku all nii looduslike kui ka poollooduslike alade jm keskkonnaelementide ökoloogiliselt toimivat võrgustikku, mis on loodud ja mida hallatakse eesmärgiga tagada looduslike protsesside toimimine, pakkuda mitmesuguseid ökosüsteemiteenuseid ning leevendada kliimamuutuste mõju. Elurikkuse kaitse on alati rohevõrgustiku esmane ja olulisim funktsioon.

Rohevõrgustik koosneb:

- **Tugialad** - esmane funktsioon peaks olema looduskaitseline, st nii ökosüsteemide, looduslike ja poollooduslike koosluste kui ka liikide elupaikade ja väärtuslike loodusmaastike – ökosüsteemide baas- ehk tugiteenuste ja reguleerivate teenuste pakkumise võime säilitamine ja seeläbi inimese majandustegevuse tasakaalustamiseks põhilise ruumilise aluse seadmine;
- **Rohekoridorid** - tugialasid toetavad ribastruktuurid, mille esmaseks funktsiooniks peaks olema tugialade võrgustikuks sidumine, st ökosüsteemide ja koosluste terviklikkuse tagamine läbi sidusa maastikulise ühenduse säilitamise, nii liikidele rändeks kui ka kooslustele ja ökosüsteemidele püsiva maastikulise ühenduse säilitamiseks või taastamiseks.
- **Sinivõrgustik-** koridorid, mille moodustavad veekogud ja selle äärde jäävad alad, mis võivad olla hooaegselt ka üleujutatavad. Sinivõrgustiku ökosüsteemid mitmekesistavad rohevõrgustiku funktsioone ning loovad paremat sidusust erinevate alade vahel.

8.7.1. Tugialad

Planeeringualal paikneb kahe rohevõrgustiku tugiala ääreala. Lagedi kandi tugialad on piirkondliku (maakondliku) tasemega.

Rae raba ja selle ümbrus on üheks olulisemaks rohevõrgustiku tugialaks piirkonnas ning on ühtlasi ka osa Tallinna haljasvööndist. Rae rabas elavad suurulukitest põder, metskits ja ilves; lisaks väikekiskjad, jänesed ja erinevad pisiimetajad. Alal esineb mitmeid kaitstavaid linnuliike - nt väike konnakotkas, väikepistrikku, kanakulli ja tetre. Rae raba tugiala hõlmab kokku ca 1273 ha, kuhu jäävad juba olemasolevalt mäeeraldised turba kaevandamiseks (turbaväljad). Perspektiivis saab ala tugevalt mõjutatud olema rajatava Rail Baltica ja selle rajatiste poolt. Piirkonda kavandatakse Soodevahe sõlmjaama, mille tõttu väheneb tugiala oluliselt. Rail Baltica ja Tallinna ringtee vaheline ala on tugiala koosseisust välja arvatud, kuna selle toimimine on alal takistatud. Seega juba varasemalt kavandatavate arendustega kaasneb rohevõrgustiku tugiala pindala vähenemine ning loomade liikumine teisele poole Tallinna ringteed on jätkuvalt oluliselt takistatud, kus ainsaks roheühenduseks jääb Vaskjala kanali madal sild.

Kadaka külas valla piiril asub Keskaru raba tugiala, mis on valdavalt Raasiku valla territooriumil ja Rae vallas asub vaid selle ääreala. Rae valla territooriumil arvatakse rohevõrgustikust ja tugialast välja Kulli farmi territoorium, mis asub valla piiril. Alalt toimub ulukite liikumine lõunapoolsetele tugialadele. Suurlinnale lähedase asukoha tõttu on metsad ka kõrge puhkeväärtusega. Maakonnaplaneeringuga määratud rohevõrgustikku on Raasiku valla kehtiva üldplaneeringuga täpsustatud ning tugiala piire korrigeeritud. Rohevõrgustiku sidususe tagamiseks Rae valla territooriumil asuva Leiva jõe ümber oleva rohekoridoriga on tehtud ettepanek ühenduse loomiseks tugiala lõunaosast. Uut rohekoridori ja Rae vallas asuvat lõunapoole ühenduvat rohekoridori killustavad nii seda läbiv raudtee, kui ka maantee ning see on pigem puhvriks tihedama asustuse äärealal.

Mõlemad tugialad teenindavad inimpelglikumaid metsaliike (sh põder).

Rohevõrgustiku tugialal paiknevate maa-alade kasutustingimused:

- Kõik tegevused tuleb kavandada selliselt, et ala jääks tervikuna toimima. Vajalik on säilitada ja parandada tugiala terviklikkust, sidusust ja vältida looduslike alade killustamist;
- Rohevõrgustiku tugialadele ei kavandata üldjuhul hoonete ehitustegevust. Ehitustegevuse kavandamise vajadust hinnatakse igal üksikjuhul eraldi, arvestades rohevõrgustiku toimimise säilitamise eesmärki.
  Ehitustegevuse kavandamisel peab säilima vähemalt 90% tugiala looduslike ja poollooduslike alade pindalast selle tugiala piires, millele ehitustegevus kavandatakse. 90% osakaalu arvestamise aluseks on tugiala looduslike ja poollooduslike alade pindala enne kavandatavat tegevust.
  Looduslike ja poollooduslike alade määratlemisel lähtutakse Eesti Topograafilise Andmekogu (ETAK) järgmistest kõlvikutest:
  - E_306_märgala_a;
  - E_305_puittaimestik_a;
  - E_304_lage_a;
  - E_202_seisuveekogu_a;
  - E_203_vooluveekogu_a.

Ehitustegevusele peab eelnema asjakohane täpsustav uuring, milles hinnatakse kavandatava tegevuse mõju tugiala loodusväärtustele ning rohevõrgustiku funktsionaalsele toimimisele. Uuring peab tõendama, et kavandatav tegevus ei vähenda tugiala looduslike ja poollooduslike alade osakaalu alla 90% ega kahjusta rohevõrgustiku sidusust ja toimimist.

- Sidususe, elupaiga funktsiooni säilimise ja liikidele soodsate tingimuste säilimise tagamiseks peab kogu tugiala ulatuses risti suunas olema tagatud katkematult looduslikuna vähemalt 400 m laiune ala.
- Uute tiheasustusalade või uute kompaktse hoonestusega alade kujundamine on keelatud.
- Üldplaneeringuga määratud maakasutuse muutmine on võimalik kaalutlusotsuse alusel kaasates vajadusel vastava ala eksperte, et hinnata selle mõju keskkonnale ja rohevõrgustiku toimimisele ja pakkuda välja leevendavad meetmed.
- Välistada olulise negatiivse keskkonnamõjuga ja kõrge keskkonnariskiga tööstus- ja taristuobjektide kavandamist. Juhul, kui nende rajamine on mõõdapääsmatu, tuleb eriti hoolikalt valida rajatiste asukohta ning rakendada rohelise võrgustiku toimimiseks vajalikke leevendus- ja kompensatsioonimeetmeid.
- Minimaalseks väljajagatava katastriüksuse suuruseks 2,0 ha. Uute õuealade väljajagamist ei ole ette nähtud.
- Uute taristu elementide rajamise korral tuleb ette näha meetmed tugiala normaalset toimimist takistavate mõjude vältimiseks ja leevendamiseks, vajadusel kompenseerimiseks.
- Rohevõrgustiku tugialal ei ole kinnistute tarastamine lubatud.
- Maavara kasutuselevõtul tuleb võimalusel vältida rohevõrgustiku alasid. Tingimused *vt ptk 8.12. Maardlad.*
- Tingimused metsa majandamiseks, *vt ptk 8.13. Metsa majandamine ja raadamine.*

8.7.2. Koridorid

Rohevõrgustiku koridorid asuvad planeeringuala ida- ja põhjaalal ja on ühendatud vastavate koridoridega Tallinna linnas ja Jõelähtme vallas. Rohevõrgustiku koridori põhjapoolne osa on kohaliku tasemega ja lõunapoolne osa piirkondliku (maakondliku) tasemega.

Rohevõrgutiku koridori piire on erinevalt maakonnaplaneeringust vähesel määral täpsustatud, st rohevõrgutiku alasse varasemad nö sisselõiked on viidud otseseks nt mööda metsaala piiri ja Koplimetsa külas on rohevõrgustikust välja lõigatud Koplimetsa küla asustatud osa.

Elurikkuse parandamiseks/hoidmiseks tuleks hoida olemasolevaid rohekoridore inimtegevusest võimalikult puutumatutena. Rohevõrgustiku koridoridega tuleb ühendada tiheasustualal asuvaid pargi- ja rohealasid. Oluline on planeerida suuremaid ja mitmekesisemaid pargi- ja looduslikke rohealasid. Sidusust saab suurendada kui lisada elurikkust toetavaid elemente, sealhulgas puid ja põõsaid. Sidususe saavutamiseks peavad nende haljasalade omadused vastama liikide iseloomulikele igapäevastele liikumisvajadustele ja ruuminõudlusele.

Lagedi kandi idapoolsed koridorid teenindavad inimpelglikumaid metsaliike (sh põder) ning teised koridorid inimkaaslejaid liike (sh metskits) ja väikeimetajaid (jänes, väikekiskjad jm).

Rohevõrgustiku koridoris paiknevate maa-alade kasutustingimused:

- Ehitustegevus toimub rohevõrgustiku koridori alal hajaasustuspõhimõtte alusel vt. *ptk 5.2 Hajaasustusalad.*

- Uute tiheasustusalade või uute kompaktse hoonestusega alade kujundamine või laiendamine on keelatud. Üldplaneeringuga määratud tiheasustusala kattub rohevõrgustiku koridori piiriga asukohas, kus on tiheasustusala juba välja kujunenud või varasemalt määratud ning arvestatud selle kujunemisega, nt Tallinna linnaga piirneval alal.
- Rohevõrgustiku koridorides tuleb õuealade ja elamumaade piirnemisel arvestada, et säiliks hajaasustusele iseloomulik avatud ruum ning ulukitele oleks tagatud vaba liikumine. Koridori sidususe ja jätkuvuse tagamiseks peab risti suunas säilima katkematult loodulikuna vähemalt 200 m laiune ala.
- Välistada olulise negatiivse keskkonnamõjuga ja kõrge keskkonnariskiga tööstus- ja taristuobjektide kavandamist. Juhul, kui nende rajamine on mõõdapääsmatu, tuleb eriti hoolikalt valida rajatiste asukohta ning rakendada rohelise võrgustiku toimimiseks vajalikke leevendus- ja kompensatsioonimeetmeid.
- Rohevõrgustiku koridoris on minimaalseks katastriüksuse suuruseks 2,0 ha. Erandiks on väljamõõdistatav elamumaa sihtotstarbeline kinnistu õueala ulatuses, mille maksimaalseks suuruseks 0,4 ha. Õueala täpsem võimalik suurus ja asukoht oleneb väljakujunenud olukorrast: katastriüksuse suurusest, millest elamumaa kinnistu välja jagatakse, piirkonna üldisest või väljakujunenud krundistruktuurist, taristu olemasolust, hajaasustuspõhimõtte toimimistest jne.
- Rohevõrgustiku toimimist takistavate taristu elementide rajamise korral tuleb ette näha meetmed võrgustiku normaalset toimimist takistavate mõjude vältimiseks ja leevendamiseks.
- Rohevõrgustiku alal igasuguse kavandatava tegevuse puhul tuleb igal juhul arvestada seda, et roheline võrk jääks toimima ning tagatud on loomade liikumiskoridorid. Vajalik on rohevõrgustiku toimimise tagamiseks uuringu koostamine.
- Teede ja raudteede ehituse käigus tuleb loomade kaitseks kasutusele võtta ökoduktid või muud loomade ohutut teeületust võimaldavad lahendused, eelkõige rohevõrgustiku konfliktaladena määratletud lõikudel.
- Rohevõrgustiku alal paikneva kinnistu tarastamine on lubatud vaid õueala ulatuses, välja arvatud juhul, kui tarastamine on õigustatud tulenevalt maade põllumajanduslikust kasutusest.
- Maavara kasutuselevõtul tuleb võimalusel vältida rohevõrgustiku alasid. Tingimused *vt ptk 8.12. Maardlad.*
- Tingimused metsa majandamiseks, *vt ptk 8.13. Metsa majandamine ja raadamine.*

8.7.3. Sinivõrgustik

Üldplaneeringus kuulub sinivõrgustik rohevõrgustiku hulka, kuhu on arvestatud kõige olulisemad veekogud - Pirita ja Leiva jõgi, Soodevahe ja Rae peakraav. Sinivõrgustik on kohaliku tasemega rohevõrgustku osa.

Rohevõrgustiku toimimise seisukohast on vaadatud veekogu ja selle kaldaid tervikuna. Sinivõrgustikku kuuluvad jõed ja peakraavid ning nende kallastel olev loodusliku taimestiku vöönd. Sinikoridori puhul on oluline maksimaalselt säilitada jõgede looduslikke luhtasid ja jõgedeäärset puurinnet.
Vee- ja kaldaalad on sageli liigirikkamad kui ümbritsev põllumajandus- või metsamaastik. Märgalad, lammialad ja jõekaldad pakuvad sigimis- ja varjumispaiku, toitumisalasid, mikroelupaiku ohustatud liikidele. Ilma sinivõrgustikuta jääks rohevõrgustik osaliselt funktsionaalselt poolikuks. Lagedi piirkonnas Pirita ja Leiva jõe piirkonnas on nahkhiirte leiukohad, mistõttu on eriti oluline haarata rohevõrgustiku

osana ka jõe piirkond ja selle kaldad. Sinivõrgustiku kaasamine tugevdab kogu võrgustiku vastupidavust kliimamuutustele, st nt üleujutuste leevendamine (lammialad ja märgalad), vee puhastumine ja toitainete sidumine, põhjavee taastumine, kuumalainete mõju vähendamine (aurumine ja jahutav efekt). Sinivõrgustikuga integreeritud sini-rohevõrgustik aitab tiheasustatud aladel lihtsustada ja planeerida paremini sademevee äravoolu ja tekitada sademevee äkk-koormustega hakkamasaamist.

Sinivõrgustiku piir on valdavalt arvestatud Pirita ja Leiva jõel reeglina veekaitsevööndi piirile 10m ja kraavidele 10m kraavi kaldast. Pirita jõe äärsetel aladel on sinivõrgustiku hulka arvestatud ka võimaliku üleujutuse ohuga, madalamad alad või jõega liituvate kraavide alad või reeglina raudteest ülesvoolu asuvad alad.

Sinivõrgustiku alale uue hoonestuse planeerimine ei ole lubatud. Sinivõrgustik teenindab vee- ja kaldaelustikku, kahepaikseid, väikeimetajaid ning nahkhiiri. Pirita jõe ümbruses ja selle äärsetel aladel on oluline elamute ja muude arenduste (pargid, jalgteed) puhul järgida keskkonnapiiranguid ning nahkhiirte ja kahepaiksete elutingimusi säästvaid lahendusi. Valgustuse planeerimisel kasutada madalama ja allasuunatud asetusega nõrku lampe, mis valgustavad piisavalt inimeste jalgradu, aga mitte puude võrasid ja eemalolevaid põõsaid.

Sinivõrgustikus paiknevate maa-alade kasutustingimused:

- Pirita jõe ümbruses ja selle äärsetel aladel on oluline elamute ja muude arenduste (pargid, jalgteed) puhul järgida keskkonnapiiranguid ning nahkhiirte ja kahepaiksete elutingimusi säästvaid lahendusi nt valgustuse planeerimisel kasutada madalama ja allasuunatud asetusega nõrku lampe, mis valgustavad piisavalt inimeste jalgradu, aga mitte puude võrasid ja eemalolevaid põõsaid.
- Tarastamine ja piki veekogu äärt liikumise piiramine sinivõrgustiku alal ei ole lubatud.

8.7.4. Rohevõrgustiku konliktalad

Rohevõrgustiku alade kattumisel intensiivse inimtegevusega aladega tekivad **rohevõrgustiku konfliktalad**, kus rohevõrgustiku toimimine, sh loomade liikumine, võib olla takistatud. Olulisteks rohevõrgustiku konfliktaladeks Lagedi kandi üldplaneeringu alal on võrgustiku koridoride lõikumiskohad joonobjektidega (Tallinna ringtee, Rail Baltic trassikoridor), kus eelkõige tekib õnnetuste oht. Konfliktide leevendamiseks maanteedel tuleb esmajoones kasutusele võtta liikluskorralduslikud meetmed (hoiatusmärgid, liikluskiiruse piirang), et tagada sõidukijuhtide suurem tähelepanu teele sattuvatele loomadele. Pikemas perspektiivis ning teede rekonstrueerimise käigus tuleb loomade kaitseks kasutusele võtta ökoduktid või muud loomade ohutut teeületust ning võrgustiku jätkuvust võimaldavad lahendused.

8.8. Väärtuslikud vaatekoridorid

Praeguse Kopli küla läänepiirkonnas Ülase teest läänes ja Tuulevälja külas Muuseumi teest lõunas asuvad kaunid põllud, avatud maastikud, ajalooline asustusstruktuur, üleminek põllult metsaalale ja muisuskaitsealused asulakohtadega kivihunnikud, mis vajavad säilitamist ja hoidmist. Vaatekoridorid on tähistatud üldplaneeringus ***lilla kolmnurkse piirjoonega.***

Vaatekoridorid on kaardile kantud 100-300m laiuste koridoridena. Koridorid on märgitud ristmike ja sõlmpunktide asukohas, kust avanevad vaated ajalooliselt kujunenud maastikutele, ulatuslikele ja avaratele põllualadele, avamaastikele, kinnismälestiste asukohtadele. Kaugvaadete puhul ei ole alati oluline niivõrd konkreetse objekti vaadeldavus, vaid pikad avanevad vaated sõlmpunktidest. Koridoride alad tekitavad asustuse või võimaliku asustuse vahele pikivaadetega avaraid vaatevälju. Vaatekoridorid asuvad hajaasustatud piirkondades.

Vaatekoridoride säilitamise tingimused:

- Säilitada vaadete avatus olulistele maamärkidele, kinnismälestiste aladele ja ilusa vaatega kohtadele (avatud põllud ja üleminek metsa-alale).
- Keelatud on ehitiste rajamine vaatekoridori, mis oma mõõtmete või välimuse tõttu varjavad kaugvaateid või vähendavad vaadete esteetilist kvaliteeti.







Tuulevälja küla vaatekoridorid




Kadaka küla





Kopli küla

8.9. Kõrgendatud avaliku huviga alad

Rohealadel kahes asukohas riigimaadel on määratud ***kõrgendatud avaliku huviga alad*** *(tähistatud rohelise viirutusega).* Nendel aladel kehtivad järgmised ***nõuded metsa majandamiseks ja tegevusteks:***

1. Raietegevust planeeritakse selliselt, et alal oleks tagatud kaugemas tulevikus erivanuseliste puistute kogum. Selleks planeeritakse koostöös kohaliku kogukonnaga maastikku sobituvate raiealade tekitamist puistute uuendamiseks. Raie kooskõlastatakse kohaliku omavalitsusega enne metsateatise esitamist;
2. Metsade uuendamisel lähtutakse alljärgnevast:
    - turberaieid eelistatakse lageraiele juhul, kui see tagab uue metsa väljakasvatamise;
    - raielangid sobitatakse maastikku vältides suurte avatud vaadete tekkimist;
    - raieviis valitakse sõltuvalt metsa kasvutingimustest ja samaväärse metsa uuendamise võimalustest raiealal;
    - raiete planeerimisel alustatakse metsast, mis on vanemad või mille tervislik seisund on halb; lageraie lankidega ei ületata väljakujunenud metsaradasid ja teid;
    - lageraie puhul jälgitakse selle kõrvale jääva ala olukorda.
    - Uuel langil ei alustata lageraiega enne, kui kõrval oleval langil kasvab ca 1 meetri kõrgune noor mets;
    - teede ja radade ääres jäetakse lageraie langile tavapärasest rohkem säilikpuid või säilikpuude suuremaid gruppe;
3. Noortes ja keskealistes metsades tehakse hooldusraiet vastavalt metsade vajadustele;

8.10. Väärtuslikud põllumajandusmaad

Väärtuslike põllumajandusmaade määramisel on arvestatud Harju Maakonnaplaneeringu väärtuslike põllumaade kihiga.

Väärtuslike põllumajandusmaade kasutustingimused:

- Väärtuslikud põllumaad tuleb säilitada võimalikult kaua põllumajanduslikuks tootmiseks.
- Hoonestamine on lubatud hajaasustuse põhimõtet kasutades (*ptk 5.2 Hajaasustusalad*) eeldusel, et säilitatakse maksimaalselt suur põllumassiiv selle kohaseks kasutamiseks.
- Osaliselt paikneb väärtuslikku põllumajandusmaad ka kompaktsete külakeskuste elamumaa-aladel, kus tuleb arvestada, et hoonestus paikneks võimalikult kompaktselt olemasoleva või planeeritava teekoridori ääres. Detailplaneeringu koostamise käigus koostada maa boniteedi määramiseks uuring. Kõrge väärtusega muldadele ehitamine peab olema erandilik. Vältida kogu maaüksuse osas koheselt ja korraga põllumaa kasutusest välja langemist
- Vältida tuleb põllumaade killustamist mitte ligipääsetavateks aladeks
- Vältida väärtusliku põllumaa metsastamist ning keelata sellelt huumuskihi koorimine müügi või muu tegevuse eesmärgil.
- Olemasoleva maastikupildi ja vaadete säilimiseks on vajalik niita ja hooldada aktiivsest kasutusest väljaspool olevaid põllumaid (nt. hooldusniitmine).

- Rohevõrgustikuga kattuvatel aladel rakendada loodushoidlikkust ja elurikkust säilitavaid praktikaid (nt hekkide, põõsaribade, põllusaarte rajamine ja säilitamine, kraaviservade hooldamine elurikkust toetavalt, põlluservade ökoloogilise seisundi parandamine jne).

8.11. Sini-rohekoridor või matkarada

Lagedi kant on pigem niiske ning sademevee ärajuhtimiseks head tingimused puuduvad, on üldplaneeringuga ette nähtud sini-rohekoridorid. See tähendab, et aktiivse maakasutusega vaheldumisi jäetakse lineaarsed koridorid, mis toimivad ka eelvooluna ning puhveraladena aegadel, kui sademete hulk on suurem. Lahendus pakub valingvihmadest põhjustatud sademevee üleujutuste vältimise ja vähendamise võimalust. Elurikkuse suurendamiseks ja kliimamuutustega kohanemiseks tuleb üleüldiselt soodustada detailplaneeringutes ja ehitusprojektides kinnistusiseste kraavide ja tiikide rajamist või olemasolevate säilitamist.
Sellised koridorid võimaldavad luua ka meeldivaid ühendusteid, jalgsiliikluseks sobivaid lineaarsed liikumissuundi asumite sees ja vahel. Koridorid järgivad pigem kraavide ja maapinna kõrgusi, kui autoliikluse koridore. Koridorid on ühendatud suuremate kõrget rekreatiivset väärtust omavate aladega, kuhu on võimalik rajada täiendavad suuremad perspektiivsed rohealad. Sini-rohekoridoride osana tuleb planeerida jalgsiliikluseks sobiv tee (nt multši- või kruusakattega) ning kõrghaljastust.
Sini-rohekoridoridena on tähistatud ka matka- ja metsateede võimalikud asukohad, mille täpne asukoht selgitatakse välja edasise planeerimis- ja projekteerimisetapis. Põhjendatud juhtudel (nt ala reljeef ja niiskusrežiim, koridori funktsionaalne haakumine ümbritseva maakasutusega) võib olla vajalik asukoha nihutamine ala piires järgmisel planeerimistasemel. Vastavad otsused saab langetada asukohapõhiselt, kuid seejuures tuleb alati jälgida sidususe säilimist piirnevatele aladele määratud koridoride võrgustikuga. Matka- ja liikumisraja rajamisel ning kasutamisel tuleb säilitada olemasolev kõrghaljastus ja võimalikult suures ulatuses olemasolev taimestik. Keelatud on muuta jõe veerežiimi, kaldajoont, kaldavööndi reljeefi või looduslikku veevahetust. Tööde käigus ei tohi halveneda pinnavee kvaliteet ega suureneda heljumi või setete kandumine veekogusse.

Pirita jõe äärse ala avamine ning matka- ja liikumisrajana kasutuselevõtul tagada ala loodusliku seisundi maksimaalne säilimine ning vältida tegevusi, mis võivad kahjustada piirkonna elustikku, veekeskkonda või maastikupilti.
Matkatee peab olema loodusliku pinnakattega ja selle aluspinda võib tõsta üksnes ulatuses, mis on vajalik raja säilivuse, ohutuse ja hooldatavuse tagamiseks. Sellised tööd peavad olema kavandatud viisil, mis ei muuda jõe hüdroloogilisi tingimusi, ei põhjusta erosiooniohtu, pinnase ärakannet, veekogu täiendavat settestumist ega negatiivset mõju kaitstavatele liikidele ja nende elupaikadele.
Ehitus- ja hooldustööde läbiviimisel tuleb võimalusel vältida nahkhiirte aktiivsusperioodi ning kahepaiksete sigimis- ja rändeperioode. Valgustuslahenduste kasutamisel tuleb eelistada minimaalse mõjuga lahendusi, vältides püsivat või intensiivset valgustamist jõe kaldavööndis. Vajadusel tuleb rakendada täiendavaid leevendusmeetmeid, et välistada oluline negatiivne mõju Tallinna linnas asuvale Pirita jõe äärsele Natura 2000 alale ning piirkonna kaitstavatele liikidele ja elupaikadele.



Joonis 11 *Sini-rohekorodri võimalik lahendus erinevas keskkonnas*

8.12. Maardlad ja kaevandused

Üldplaneeringu kaardil on maardlate alad tähistatud ***pruuni puhverjoonega***
Üldplaneeringuga mäetööstusmaad ja uusi karjääre ei kavandata. Maardlate kasutusele võtmine maavara väljamise eesmärgil toimub õigusaktides sätestatud korras ja valla huve arvestavalt. Uued võimalikud kaevandamisalad ja riikliku huviga maavarad on toodud Harju maakonnaplaneeringu maavarade teemaplaneeringus.
Vabariigi Valitsuse 23.12.2021 korraldusega nr 447 algatati Harju maakonna planeeringu maavarade teemaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamine, mille eesmärk on maavarade kaevandamise valdkonnas riiklike strateegiliste maakasutusprioriteetide seadmine, sealhulgas perspektiivsete ehitusmaavarade ja turba uuringualade ning kaevandamisalade paiknemise, samuti olemasolevate karjääride laiendamise võimaluste kindlaksmääramine koostöös kohaliku omavalitsuse üksuste ja kogukondadega.
Üldplaneeringu alal asuvad järgmised maardla alad: MRD0000249 Rae Turbamaardla, MRD0000024 Väo Lubjakivi maardla, MRD0000205 Peningi Turbamaardla. Vastavalt teemaplaneeringule asub planeeringualal Väo ja Rae raba piirkonnas riikliku huviga eelduslikult kõrgemargiline lubjakivi.

Tingimused kaevandustegevuse planeerimiseks:

- Maardlate kasutuselevõtuks tuleb eelistada teemaplaneeringuga määratud riikliku huviga alasid.
- Maavara kasutuselevõtul tuleb võimalusel vältida rohevõrgustiku alasid. Eelnevalt kaaluda tegevusega kaasnevaid mõjusid rohelise võrgustiku komponentidele (kaasates selleks vajadusel elustiku eksperte) ning vajadusel näha ette leevendusmeetmeid rohevõrgustiku toimivuse

tagamiseks. Maardlate kasutusele võtmisel ei tohi rohekoridore läbi lõigata ning nende toimivuse tagamiseks peab looduslikuna säilima vähemalt 100 m laiune ala. Kui see ei ole võimalik, siis leida vastava ekspertanalüüsi (rohevõrgustiku uuringu) abil võimalusi vähemalt 100 m laiuse asenduskoridori määramiseks. Kaevandamine karjäärides peab rohevõrgustiku alal toimuma kindlaks määratud tähtaja jooksul ja jooksvalt tuleb algust teha karjääride korrastamisega avaliku kasutusega rohealadeks.

- Kaevandamistegevus peab olema keskkonnasõbralik - kaevandamisega ei tohi kaasneda pöördumatuid keskkonnakahjusid, sh negatiivset mõju kohalikule veerežiimile, inimese tervisele ja heaolule - see tähendab, et kaevandamisega kaasnev mõju keskkonnale ja veerežiimile peaks olema võimalikult väike;
- Kaevandamisprotsess on soovitav läbi viia võimalikult lühikese ajaperioodi jooksul, kasutades ümbruskonda vähe häirivat tehnoloogiat ning kaevanduse tõttu muudetud maastiku ala anda pärast korrastamist võimalikult kiiresti taaskasutusse;
- Maavarade kaevandamissoovi tekkimisel tuleb teha koostööd kohalike elanikega ning elanikkonna kaasamise eesmärgil viia läbi avalik protsess kohaliku elanikkonna ja teiste puudutatud huvigruppide kaasamiseks, leidmaks vajalikud kokkulepped ja kompromissid (nt olemasoleva juurdepääsutee kasutamine erakinnistu kaudu, olemasoleva tee kandevõime tugevdamine vms). Kaevandamiskoha valikul on oluline kaevandada seal, kus eeldatav mõju keskkonnale on väiksem;
- Maardlate kasutusse võtmisel tuleb võimalusel eelistada juba avatud karjääride maksimaalset võimalikku kasutamist, mille kohta on piisavalt vajalikku informatsiooni nii keskkonnatingimuste kui ka kaevandamise tehnoloogiliste võimaluste kohta. Nende ammendamise eesmärk on ka maksimaalselt edasi lükata uute maardlate kasutuselevõttu;
- Maardlate kasutuselevõtul tuleb kavandada maardlatele ligipääsuteed, mis vastavad maardla kasutamisega kaasnevale liikluskoormusele. Vajadusel tuleb kavandada olemasolevate teede (sh riigimaanteede) kandevõime tugevdamine;
- Kaevandamistegevuse lõpetamise järgselt tuleb kaevandajal alad korrastada vastavalt kehtivatele õiguslikele nõuetele ning kujundada looduslikuks haljasalaks, puhkealadeks, ekstreemspordi harrastamise alaks (nt krossirada), veekoguks vm, võttes arvesse ka naaberalade iseloomu ja kasutusperspektiivi. Eesmärk on kaevandatud alad tuua maakasutusse tagasi niivõrd, kuivõrd see osutub majanduslikult, tehniliselt ja keskkonnakaitseliselt mõistlikuks;

8.13. Metsa majandamine ja raadamine

Metsa majandamisele seatud tingimused on seatud eesmärgiga, et need kaitsehaljastuse osas tagavad müra-, saaste- ja visuaalse häiringu leevendamise funktsiooni ning rohevõrgustiku kasutustingimuste osas säiliks ökoloogilise sidususe aspekt. Rohevõrgustikus asuvate metsade majandamisel tuleb säilitada metsaelustiku toimimist toetavad tingimused ning vältida tegevusi, mis halvendavad rohevõrgustiku sidusust ja toimimist. Erilist tähelepanu tuleb pöörata rohevõrgustiku koridoridele, kuna nende põhifunktsioon on tagada tugialade ja elupaikade vaheline ühendus ning koridori kogu laiuses läbi lõikavad lageraied võivad seda funktsiooni oluliselt kahjustada.

Tingimused metsa majandamiseks kaitsehaljastuse maal ning rohevõrgustiku aladel:

- Lageraied teostada üldjuhul maksimaalselt kuni 1 ha lankidena. Lageraie langi puistu vanus peab vastama metsaseaduses ning metsa majandamise eeskirjas sätestatule.
- Eriti oluline on säilitada lageraiest puutumatuna metsariba elamute kaitse eesmärgil. Seega tuleb säilitada vähemalt 50 m laiune kõrghaljastusega metsariba (v.a. hukkunud mets) taristu

objektidelt või tootmisaladelt vms leviva müra, saaste ja visuaalse häiringu tõkkeks. Säilitatavad vööndid peavad moodustama ühtse terviku;

- Vältida lageraieid, mis lõikavad koridori kogu laiuses läbi. Võimalusel tuleb säilitada vähemalt 100 m laiune raiumata metsariba või muu sidusust tagav puistuosa. Uut lageraiet raiesmikuga piirneval metsaeraldisel ei kavandata enne, kui olemasolev raiesmik on uuenenud metsaseaduses sätestatud tingimuste kohaselt.
- Vältida monokultuurpuistute kujundamist ja uute kuivendussüsteemide rajamist ning jätta metsa majandamisel seemnepuid, elus ja surnud säilikpuid (elustikupuid).
- Kõrgendatud avaliku huviga aladel tingimused metsa majandamiseks *vt 8.9. Kõrgendatud avaliku huviga alad*.

Tingimused raadamisele kaitsehaljastuse maal ning rohevõrgustiku aladel:

- Raadamine on lubatav üksnes juhul, kui kavandatavat tegevust ei ole võimalik ellu viia rohevõrgustikku vähem mõjutaval viisil ning on tagatud rohevõrgustiku sidususe ja funktsionaalse toimimise säilimine.
- Erandina võib raadamist lubada:
  - maardlate kasutuselevõtmiseks, kui see on kooskõlas üldplaneeringus ja maardlate kasutamise tingimustes sätestatuga;
  - riiklikult või kohaliku omavalitsuse seisukohalt oluliste lineaarrajatiste (nt teed, raudteed, tehnovõrgud ja -rajatised, sillad) rajamiseks või rekonstrueerimiseks, kui alternatiivsed lahendused puuduvad või alternatiiv oleks põhjendamatult suure keskkonnamõjuga;
  - hoonestuse kavandamisel juhul, kui see on kooskõlas rohevõrgustiku kasutustingimustega ning ei kahjusta rohevõrgustiku toimimist;
  - olemasolevate taristuobjektide hooldamiseks, ohutuse tagamiseks ja rekonstrueerimiseks vajalikus ulatuses.
  - muudel juhtudel tuleb enne raadamise kavandamist hinnata tegevuse mõju rohevõrgustiku sidususele, ökoloogilistele ühendustele ja tugialade toimimisele. Vajaduse korral tuleb koostada asjakohane eksperdihinnang või uuring.
- Säilitada väärtuslik kõrghaljastus, metsaservad, alusmets, veekogude ja kraavide äärne puittaimestik ning muud rohevõrgustiku toimimiseks olulised maastikuelemendid.
- Ullatus peab piirduma üksnes tegevuse elluviimiseks vältimatult vajaliku alaga ning vältida tuleb rohevõrgustiku tugialade killustumist ja ökoloogiliste koridoride läbilõikamist.
- Ajutiselt kasutusest väljuvad alad tuleb pärast tegevuse lõppemist korrastada ning võimaluse korral taastada loodusliku või poolloodusliku maakasutusega, arvestades rohevõrgustiku ja kaitsehaljastuse eesmärke.

8.14. Radooniohtlikud alad

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

Lähtuvalt Eesti Geoloogiakeskuse poolt läbi viidud pinnase radoonisisalduse kaardistamisest kuulub Rae vald kõrge või väga kõrge radoonisisaldusega pinnasega alade loetellu. Täpsema ülevaate radooniohuga aladest annab Eesti pinnase radooniriski kaart

Tingimused radooniohtlike alade arendamiseks:

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

9. Transport ja liikuvus

Üldplaneering seab eesmärgiks kõikide liikumisviisidega liiklejatele ohutute liikumisvõimaluste tagamise, mille aluseks on hästi toimiv transpordivõrgustik.
Taristu ehitamine ja kasutamine ning liiklemisega seonduv ei tohi põhjustada ohtu inimeste ega loomade elule ja tervisele, varale ning keskkonnale. Üldplaneeringuga seatakse esmaseks **prioriteediks jalakäijate, jalgrattaga liiklejate ja ühistranspordikasutajate liikumisvõimaluste parandamine.**
Säästev transport on arengusuund, mis eelistab inimeste ja kaupade liikumisel väiksema energiatarbe, ressursikulu ja keskkonnamõjuga transpordiliike. Üldiselt peetakse väiksema keskkonnamõjuga transpordiliikideks raudteetransporti ja veetransporti, samas kõige energiakulukamad transpordiliigid on maanteetransport ja õhutransport. Säästva transpordi seisukohalt on olulisemad ühistransport ja kõndimine, jalgrattasõit, kergliikurid jms. Lagedi üldplaneering lähtub säästvast transpordipoliitika põhimõtetest, mis on seatud üleriigiliseks eesmärgiks 2021-2035 transpordi arengukavas (MKM, 2021). Sellest lähtuvalt planeeritakse liiklust ja maakasutust viisil, mis vähendab sõltuvust isiklikust sõiduautost, loob eeldused ühistranspordi, jalgrattaliikluse ja jalgsi liikumise osakaalu suurendamiseks ning toetab kaubavedude korraldamist keskkonnahoidlikumal ja ruumiliselt tõhusamal viisil. Üldplaneeringuga toetatakse hästi ühendatud ja toimiva elukeskkonna kujunemist, kus maakasutuse ja liiklusvõrgustiku kavandamisel arvestatakse oluliste igapäevaste sihtkohtade kättesaadavusega ning luuakse eeldused säästlike liikumisviiside kasutamiseks.
Lagedi alevik piirneb Tallinna linnaga ja arvestada tuleb, et enamus elanikud töötavad pealinnas ja kasutavad sealseid teenuseid. Rae valla liikuvusuuringu tulemuste alusel on Rae valla liikumise sihtkohtade poolest tööpäevadel suures ülekaalus Tallinn, kuhu läheb 2/3 Rae valla elanikest ja Lagedi kandi puhul on see lausa 75%.
Lagedi alevik on hästi ligipääsetav ühetasandilise peale- ja mahasõiuga põhimaantee nr 11 Tallinna ringteelt, kuid puuduvad head ja loogilised ühendused Tallinna linnaga. Tallinna ringteele on koostatud põhiprojekt, kus Lagedile on projekteeritud otse ühendus 11300 Lagedi-Aruküla-Peningi tee ja 11290 Tallinn-Lagedi tee vahele. Esimeses etapis Tallinna ringtee 2+2 realiseks ehitamise käigus suleti esialgsel kujul Lagedi liiklussõlm ja säilitati vaid maha- ja pealesõit Lagedi-Aruküla-Peningi teele. Sellega lõigati loogiline ühendus Lagedi aleviku ja Tallinna linna vahel ära. II etapina oli ette nähtud Lagedi-Aruküla-Peningi tee riste üle 11 Tallinna ringtee piki Varivere teed ühendus kahetasandilise ristmikuga 11290 Tallinn-Lagedi teele (Suur-Sõjamäe tee). Teine võimalus paremaks aleviku ligipääsetavuse tagamise

meede on uus ühendustee Tallinna-Aruküla-Peningi tee ja Lagedi-Jüri tee (Tööstuse tee) vahel koos kahetasandilise ristega Tallinn-Tapa raudtee alt aleviku sees.
Praegu kasutusel olev lahendus tähendab kohalikele elanikele, samuti ühistranspordile ja koolibussivõrgustikule igapäevaselt ~3km pikkust ringi. Sellise igapäevase lisaringi tegemine pikema aja jooksul kogunevad sellest märkimisväärsed sotsiaalmajanduslikud kulud. See sisaldab nii ajalist kui rahalist igapäevast lisakulu liikumisele, samuti CO_2 lisasaastet.

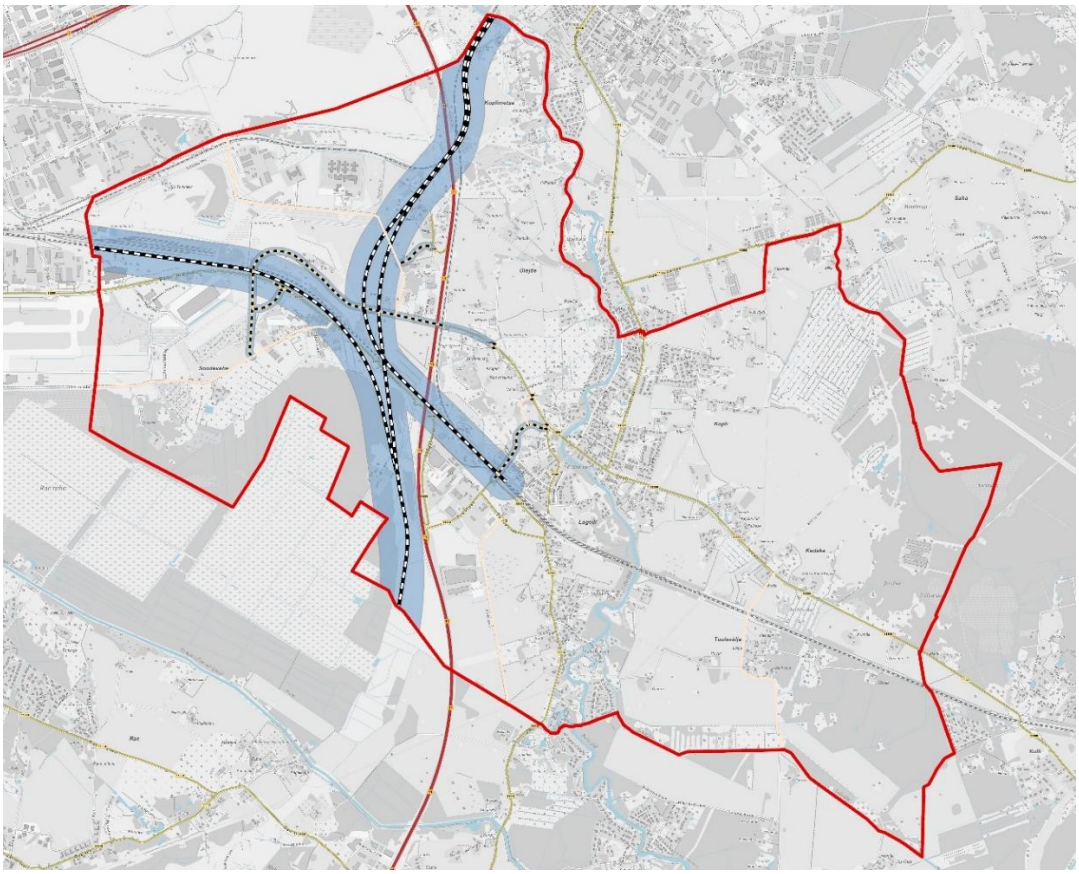
9.1. Transpordimaa alad

Maakasutuse juhtotstarve **transpordimaa** on määratud liiklust korraldaval ja teenindaval maal, näiteks maantee, tänav või muu liikluseks kavandatud rajatise alune maa koos seda moodustavate sõidu- ja kõnniteedega, teepeenarde ja haljas- või muude eraldusribadega, samuti lennu- ja rööbastransporti ja selleks ettenähtud rajatisi teenindav maa. Lisaks on transpordimaa ette nähtud tehnovõrkude ja neid teenindavate ehitiste ehituseks. Rööbastranspordi osas on trassikoridorid Rail Baltica raudteetrassi ja Lagedi-Muuga uus 1520mm rööbastee kantud kaartidele, kuid selle täpne asukoht ja maavajadus selgitatakse välja konkreetsete projektide käigus.
Transpordimaa on üldplaneeringus tähistatud **halli** tooniga ning tähisega L.
Transpordimaale hoonete ehitamisel ja arhitektuursete, ehituslike ja kujunduslike tingimuste määramisel lähtuda *ptk 7. Maakasutus- ja ehitustingimused piirkondade lõikes* ärimaa-alale ettenähtud tingimustest.

9.1.1. Teede alune maa

Üldplaneeringusse on kantud ning eraldi tähistatud olemasolevad riigimaanteed ning kohaliku tähtsusega piirkonda teenindavad teed. Kvartalisisesed teed ja tänavad, olemasolevad põlluvaheteed on arvestatud piirneva maakasutuse koosseisu. Kui olemasolevat looduses eksisteerivat teed ei ole kaardile kantud, ei tähenda see, et see juurdepääs on plaanis sulgeda. Tagada tuleb kohalike teede sidusus. Transpordimaa täpne ulatus määratakse detailplaneeringute koostamise käigus.
Lagedi kandis on peamine teedevõrk lahendatud olemasolevate **riigimaanteede** kaudu. Aleviku keskust, rongijaama ja Tallinna linna ühendavad põhivõrguna kõrvalmaanteed, mida aleviku siseselt tuleb käsitleda linnatänavana. Kui peaks toimuma nende teekoridoride omandivormi muutus või oluline rekonstrueerimine aleviku siseselt, siis käsitleda neid kohalike **jaotusmagistraalteedena (ühendustänavana).** Aleviku piires olevate maanteede olulisel rekonstrueerimisel lähtuda samuti jaotusmagistraalteedele või peatänava rajamisele esitatud tingimustest.
Kõige olulisemad kohalikud tänavad – **jaotusmagistraalteed (ühendustänavad)** - on planeeritud reeglina juba olemasolevate tänavate asukohta või selle sihis ning eesmärgiga ühendada piirkonna olulisi piirkondi (lasteaiad, koolid) omavahel, samuti tagada kõige kiiremad ning otse pääsud riigimaanteedele. Jaotusmagistraalteede ja aleviku siseste riigimaanteede ääres asub jalgratta- ja jalgteede põhivõrgustik, seega peavad need tagama kõige otsema ja lühema teekonna pikkuse arvestades põhilisi liikumissuundi. Peamised liikumissuunad ja -koridorid tuleb kujundada meeldiva ja ohutu keskkonnana, eelistama peaks selles koridoris eelkõige jalgsi- ja jalgrattaga liiklemist või ühistransporti. Need on nn peatänavad, mille puhul tuleb ette näha mitmerindeline linnahaljastus, ühistranspordipeatused, väikevormid ja puhkekohad, ohutud teeületuskohad ning liiklust rahustavad meetmed.
Perspektiivsetele taristuobjektidele on kaardil määratud **mõjuala koridorid** ulatusega 60–300 m. Nendes koridorides võib kavandatava taristu mõju ümbritsevale maakasutusele ja elukeskkonnale olla märgatavam, mistõttu tuleb sellega arvestada edasisel maakasutuse planeerimisel. Juba välja kujunenud

keskkonnas tuleb uue taristuga kaasnevate võimalike häiringute, näiteks müra, vibratsiooni, õhusaaste või liikumisbarjääride vähendamiseks kavandada asjakohased leevendusmeetmed. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu valdajaga. Riiklike kõrvalmaanteede õgvendustele, ühendusteedele ja teistele perspektiivsetele teelõikudele on planeeritud 60m laiune mõjuala ulatus.



Joonis 12 *Planeeritavate taristuobjektide mõjuala koridorid*

Riigimaanteede kaitsevööndid on määratud olemasolevates mõõtudes 10-50 m lähtuvalt sõidutee tasemest ja asukohast. Tegevusi riigimaanteede kaitsevööndis reguleerib ehitusseadustik.
Riigiteede kaitsevööndisse üldjuhul hooneid mitte kavandada. Ehitiste kavandamisel kaitsevööndis kehtivatest piirangutest on võimalik kõrvale kalduda ainult Transpordiameti nõusolekul eeldusega, et kavandatu ei ohusta riigimaanteed või selle korrakohast kasutamist. Vältida tuleb müra- ja saastetundlike arenduste kavandamist riigitee kaitsevööndisse. Nõude eiramisel tuleb arvestada tekkiva müra jm kahjuliku mõjuga ning tuleb tagada normidele vastavad leevendusmeetmed ning nende finantseerimine. Maantee tehnoloogilises vööndis ehitustegevuse planeerimisel tuleb tee ohutuse tagamiseks kaasata Transpordiamet.

Lisaks teedele ja tänavatele on üldplaneeringu kaardil tähistatud perspektiivsed **ristmikud, risted** ja **liiklussõlmed**, mille vajadus ja asukohad on määratletud lähtuvalt pikaajalistest arengusuundadest ning olemasolevatest projektidest. Üldplaneeringuga kavandatavate ristmike ja ristete tähistamiseks kasutatud tingmärk hõlmab ligikaudu 300 m diameetriga maa-ala, mis on orienteeruvalt vajalik suurus ristmiku või riste väljaehitamiseks. Liiklussõlmedele on planeeritud 80m diameetriga alad. Ristmike ja ristete projekteerimisel tuleb arvestada ka jalg- ja jalgrattatee vajadustega. Ristmike ja ristete

väljaehitamiseks vajaliku maa-ala suurus, sh transpordimaa täpne ulatus, täpsustatakse detailsemate planeeringute koostamise ja projekteerimise käigus.
Üldplaneeringuga on määratud **jalakäijate kahetasandilised risted** Tallinna ringteele, Rail Baltic rongitrassile ja Tallinn-Tapa raudteele.

Tingimused transpordimaa teede aluse maa planeerimisel:

1. Transpordimaa täpne ulatus, laius ja kasutamise otstarve täpsustub detailplaneeringute käigus.
2. Uute teede ja tänavate planeerimisel ja olemasolevate rekonstrueerimisel lähtuda ptk 9.2 Sõiduteede klassifikatsioon esitatud tingimustest.
3. Detailplaneeringute käigus lahendatav liiklusskeem peab lähtuma olemasolevast teedevõrgust ja arvestama naaberaladele juurdepääsu tagamisega. Tuleb jälgida, kas ülekäigurajad tagavad ohutud teede ületamise võimalused ja kas kõigil liiklejatel on võimalik võrdselt mugavalt ja ohutult liigelda. Arvestama peab universaaldisaini põhimõtetega. Oluline on tagada, et kavandatavad liikumissuunad loovad tänavate olemasoleva struktuuriga loogilised ühendused ning juurdepääs on tagatud nii jalakäijatele, ratturitele kui ka mootorsõidukitele.
   Asjakohasusel arvestada liikluslahenduse mõju ka Tallinna linna sisenevatel teedel. Ruumi kvaliteedi seisukohast on oluline hoiduda ruumi raiskamisest parklatele ning mõelda sellele, kuidas arendada kaasaegset ühistranspordi ja jalgrattaliiklust. Tuleb silmas pidada, et juurdepääsud krundile ja kavandatavale hoonestusele paiknevad ühissõiduki peatuse suhtes loogiliselt.
4. Teemaa omandivorm määratletakse edasise arendusprotsessi käigus ning väljaehitamisega tegeleb tee omanik, v.a. juhul kui on kokku lepitud teisiti. Võimaluse korral tagada maa avalik kasutus. Tee peaks olema avalikult kasutatav, kui see täidab laiemat avalikku või kogukondlikku liiklusfunktsiooni: ühendab avalikke teid, teenindab mitut kinnistut, on vajalik ühistranspordile, pääsuks avalikule objektile või on planeeringus ette nähtud avaliku liikumisvõrgu osana. Tee võib jääda eraomandisse, kui see teenindab peamiselt eraomaniku või piiratud kasutajate huve ning avalik huvi on väike; sellisel juhul lahendatakse juurdepääs tavaliselt kokkuleppe, servituudi või muu eraõigusliku lahendusega.
5. Suuremahuliste (vähemalt 20 elamisühikut) või oluliselt piirkonna liikuvust mõjutavate (nt keskuseala) detailplaneeringute käigus on vajalik liikuvusuuringu koostamine.
6. Äri- ja tootmisalade transpordivood eraldada elamualadest erineva teedevõrguga. Raske liiklus tuleb suunata müra- ja saastetundlikest aladest (nt elamu- ja pargialad) mööda neid läbimata.
7. Ühisvee- ja kanalisatsioonitrassid planeerida transpordimaale, kuid mitte sõidu- ega jalgratta- ja jalgtee alla, haljasalale minimaalse laiusega 4 meetrit, äärmine torustik tee servast/kinnistu piirist minimaalselt 1,5 meetri kaugusele. Kõikidele planeeritud ühisvee- ja kanalisatsioonirajatistele planeerida kõvakattega juurdepääs.
8. Transpordimaale tuleb ette näha kõrg- ja madalhaljastust. Kohaliku tähtsusega piirkonda läbivate teede äärde näha ette ühe- või kahepoolne puude allee.
9. Transpordimaa laiuse planeerimisel tuleb läbi mõelda lumelükkamise alad või piisava laiusega teeperved.
10. Väravate avanemist transpordimaa poole ei ole lubatud planeerida. Mahasõitude laiused planeerida 3,5…7 m laiustena, laius tuleneb planeeritava maa sihtotstarbest.
11. Uute teede projekteerimisel kavandada kaitsemeetmed kahjulike mõjude elamu- ja puhkealadele kandumise vältimiseks.
12. Transpordimaale või sellega külgnevale alale tuleb ette näha kaitsehaljastust kui taristu eraldab omavahel elamu- ja äri-/ tootmispiirkonda. Kaitsehaljastuse rajamise kulud tuleb arvestada

teede rajamiskulude hulka, sh juhul kui kaitsehaljastus ei paikne liiklust korraldava ja teenindava ehitise maal.

13. Riigimaanteede äärsetel aladel tuleb detailplaneeringu lahendused kooskõlastada Transpordiametiga.
14. Kõikide teede, sh jalgratta- ja jalgteede ristumised põhimaanteedega (Tallinna ringtee) ja raudteetrassiga tuleb rajada ja rekonstrueerida eritasandilistena.
15. Riigimaanteede rekonstrueerimisel ja rajamisel tuleb arvestada ühistranspordipeatuste vajaduse ja ohutute teeületustega.

9.1.2. *Rööbastranspordi alune maa*

Rööbastranspordi alune maa on transpordimaa juhtotstarbega ala, millele on kantud joonobjektina rööbastranspordi asukoht koridorina – Rail Baltica raudteetrass, Tallinna lähirong, Lagedi-Muuga 1520mm rööbastee.

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

Rail Baltica raudteetrass koos linna lähirongiga ja Lagedi-Muuga 1520mm uus rööbastee haru on planeeritud mõjuala koridor 300m. Uuest taristu koridorist tulenev mõju sellel alal on tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu valdajaga.

Rail Baltica raudteetrass koos linna lähirongiga on planeeringu kaardil näidatud ligikaudu 300m läbimõõduga mõjuala koridorina. Rail Baltica raudteetrassi asukoha valik arvestab Harju Maakonnaplaneering 2030+ asukohavalikuga.

Rail Baltic trassile ja Lagedi-Muuga 1520mm uuele rööbasteele on planeeritud kahetasandiliste ristete asukohad 300m läbimõõduga aladena. Rail Baltica trassil olevatele ristetele tuleb ette näha kahetasandilised jalakäijate läbipääsud.

Tingimused transpordimaa rööbastranspordi aluse maa planeerimisel:

1. Rööbastranspordi planeerimisel on vajalik mürauuringute koostamine, millest lähtuvalt on vajalik võtta kasutusele müra ja vibratsiooni vastased meetmed.
2. Detailplaneeringutega ja Rail Baltic projektiga kavandada tiheasustusalasid läbivatele raudteelõikudele kaitsehaljastuse rajamine. Kaitsehaljastus tuleb üldjuhul rajada väljapoole raudteemaad.

9.2. Sõiduteede klassifikatsioon

Üldplaneeringus on tähistatud ja klassifitseeritud planeeritavad ja olemasolevad riigimaanteed, kohaliku tähtsusega piirkonda teenindavad ja kvartalisisesed teed, mis kõik on avaliku kasutusega teed.

Riigimaanteede põhi- ja kõrvalmaanteede võrgustik ja kohalik jaotusmagistraaltee on tiheasustusaladel eelkõige magistraaltänavad ja linnalise keskkonna transpordivõrgu olulised osad. Need on ette nähtud selleks, et ühendada kohalik piirkond teiste piirkondadega. Tervikliku ja sidusa magistraaltänavate võrgustikuga tagatakse piirkondade vahelise liikluse püsimine magistraaltänavatel. Üldplaneeringuga määratud riigimaanteede võrgustik koos kohalike jaotusmagistraalteedega võimaldab rakendada meetmeid, mis väldivad läbiva liikluse sattumist piirkondade sisestele, madalama liigi tänavatele. Tagada

tuleb transiitliikluse püsimine magistraaltänavatel ja hea sidusus Tallinna linna magistraaltänavatega, nt Betooni tänava ja Suur-Sõjamäe tänavaga. Magistraaltänavad ei ole vaid läbisõitva liikluse teenindamiseks, vaid teenindavad ka kohalikke piirkondi, tagavad kauba- ja prügiveo, hea juurdepääsu päästeteenistusele, kiire ühistranspordi kättesaadavuse jne. Hea magistraaltänav on oluline tiheasustatud keskkonna osa, mis peab tagama sujuva liikluse, ohutuse ja mugava ligipääsu erinevatele piirkondadele ja kõigile kasutajatele – jalgsi, jalgratta, ühistranspordi ja sõiduautoga liikuja

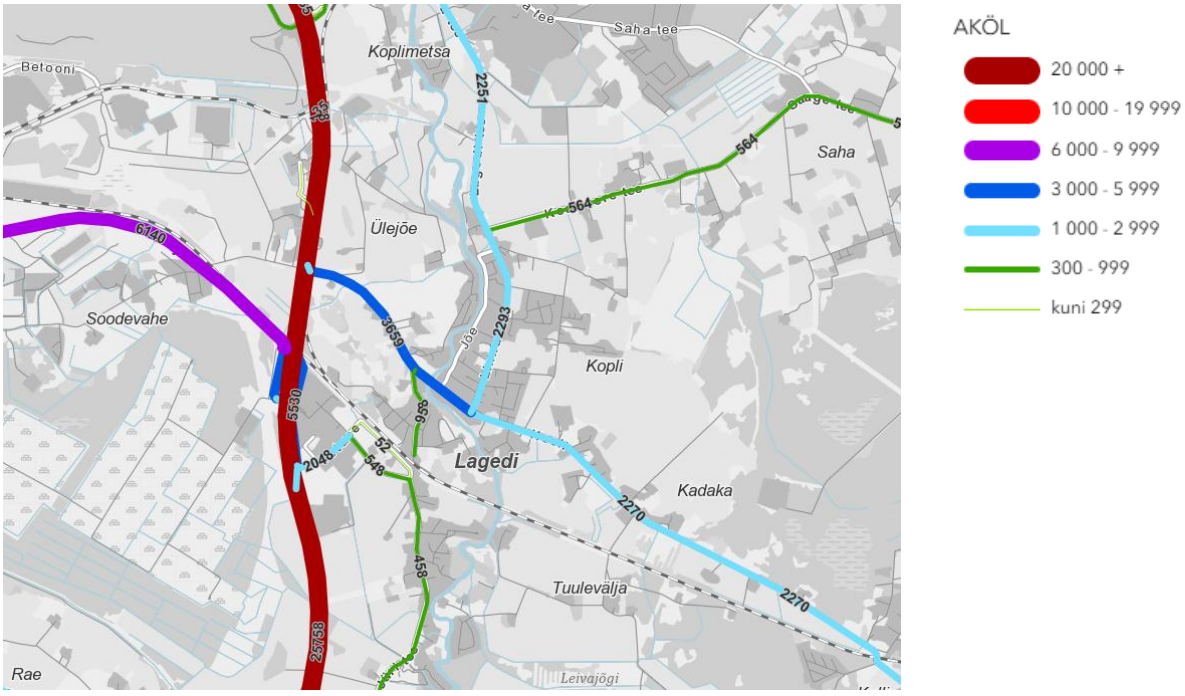
9.2.1. Riigimaanteed

Põhimaantee – kõrge teenindustasemega ja suurt ühenduskiirust tagav riigimaantee. Uute ühetasandiliste ristmike projekteerimine ei ole lubatud. Tallinna ringtee (nr 11).

Kõrvalmaanteed – keskne suure liiklusega riigimaantee.

Tabel 10. *Üldplaneeringu alale jäävad riigimaanteed ja liiklussagedus 2025 aastal*

Tee nr	Tee nimetus	Tee liik	Liiklussagedus, sõidukit ööpäevas[8]
11	Tallinna ringtee	Põhimaantee	20 000+
11290	Tallinn-Lagedi tee	Kõrvalmaantee	6 000 – 9 999
11300	Lagedi-Aruküla-Peningi tee	Kõrvalmaantee	3 000 – 5 999
11302	Lagedi-Kostivere tee	Kõrvalmaantee	1 000 – 2 999
11112	Lagedi-Jüri tee	Kõrvalmaantee	300 - 999
11111	Lagedi jaama tee	Kõrvalmaantee	300 - 999



[8] Liiklussagedus | Transpordiamet

Planeeritavad kõrval- või tugimaanteed:

- Lagedi-Aruküla-Peningi tee pikendus ja ühendamine Tallinn-Lagedi teega.
- Tallinna ringtee ja Linnaaru tee ühendamine.
- Lagedi jaama tee, Lagedi-Aruküla-Peningi tee ja Lagedi-Jüri tee ühendamine ning raudtee kahetasandiline riste.

9.2.2. Lagedi aleviku peatänav

Lagedi alevikku läbib kõrvalmaantee 11300 Lagedi-Aruküla-Peningi tee. Üldplaneeringuga planeeritakse maantee aleviku lõigus peatänavana, st linnaliku ühendustänavana. Peatänav on aleviku keskne avaliku ruumi telg, mis ühendab olulised avalikud funktsioonid, teenused, ühistranspordi sõlmpunktid ja elamualad. Peatänav kavandatakse mitmeotstarbelise avaliku ruumina, mis teenindab liikumist, viibimist ja kogukondlikku tegevust. Tänava äärt planeerides tuleb eelistada avalikke ja ärilisi funktsioone ning teenindusasutusi. Peatänava tingimusi arvestades tuleb planeerida ka perspektiivne tänav ja ühendus raudteejaamaga ja raudtee alt Tehase teega.

Tingimused tänava ruumi ümber planeerimiseks:

- Kavandada rahustatud liiklusega tänavana.
- Lai kõnnitee soovitavalt mõlemal pool. Jalakäijate liikumisruum peab olema katkematu kogu peatänava ulatuses. Jalakäijate liiklus eralda muust liiklusest, kaasa arvatud jalgratastest ja liikuritest.
- Planeerida eraldi jalgrattatee või jagatud rahustatud liiklusega ruum.
- Tänavahaljastus (puud, istutusalad), varjestamine ja kuumasaarte vähendamine.
- Parkimistaskud tänava ääres.
- Tänav peab sisaldama peatumis- ja viibimisalasid (pingid, väikeväljakud, taskupargid, rattahoidlad).
- Aktiivsed hoonefassaadid (poed, teenused, avalikud funktsioonid) kõnnitee ääres, parklad planeerida hoone taha või küljele. Olemasolevat väikeasulale omast eramajadega hoonestust on lubatud ümber planeerida avatud fassaadidega multifunktionaalseteks hooneteks.
- Mugavalt ühendada bussipeatused kõnniteede ja sõidutee ületuskohtadega.
- Ristmikud tihedad ja ületused lihtsad.



Joonis 12 *Lagedi aleviku peatänava visualiseering*

9.2.3. Kohaliku tänavavõrgu klassifikatsioon

1. Kohaliku tähtsusega piirkonda teenindavad teed

Üldplaneeringuga kavandatud kohaliku tähtsusega kogu piirkonda teenindavad teed jagunevad kaheks ja need on kantud üldplaneeringu kaardile. Perspektiivselt rajatavate piirkonda teenindavate teede asukohad on osaliselt tähistatud indikatiivselt. See tähendab, et nende teede asukoht võib täpsustuda ka detailplaneeringute ja projektide koostamise käigus. Uute teede ja tänavate kavandamisel lähtuda põhimõttest, et liiklusruum ei oleks kujundatud pikkade, katkematute ja suurt kiirust soodustavate sirglõikudena. Tänavaruumi eesmärk ei ole üksnes liikluse läbilaskvus, vaid ohutu, mitmekesine ja inimmõõtmeline keskkond, mis arvestab võrdselt jalakäijate, jalgratturite, ühistranspordi ning autoliikluse vajadustega. Tänavate ruumiline kujundus peab aitama loomulikul viisil piirata sõidukiirusi, parandada liiklusohutust ning suurendada asumi visuaalset kvaliteeti.
Uute tänavate planeerimisel tuleb vältida pikki sirgeid lõike, eriti elamualadel ja segafunktsiooniga piirkondades. Vajadusel tuleb tänavaruum liigendada horisontaal- ja vertikaalkõverate, istutusalade, haljastusribade, ohutussaarte, taskuplatside, tõstetud ristmike, sõiduraja optiliste kitsenduste, parkimislahenduste või muude liiklust rahustavate elementidega. Tänava geomeetria peab suunama liiklejat valima piirkonna iseloomule vastava kiiruse ka ilma ulatusliku liiklusmärkide kasutamiseta.

Uute avalikult kasutatavate kohalike teede asukohtade selgumisel kooskõlastatakse lahendused maaomanikega. Teedevõrgu planeerimise aluseks kasutada Tänavaruumi giidi[9].

Kohalik jaotusmagistraal (ühendustänav) – on kogu piirkonna sisest liikumist võimaldav magistraaltänav, mis ühendab jaotustänavaid ja kvartalisiseseid teid kõrval- ja tugimaanteedega (riigimaanteedega). Uute jaotusmagistraalteede projekteerimisel ja olemasolevate rekonstrueerimise käigus tuleb nende teede äärde planeerida vähemalt 3,0 m laiune jalgratta- ja jalgtee koos kõrghaljastusega. Tänavale tuleb ette näha ühistranspordi peatused ja ühendada need mugavalt ning ohutult jalgteedega. Jalgratta- ja jalgtee käelisus sõidutee suhtes selgub projekteerimise käigus, kuid ette tuleb näha minimaalselt sõidutee ületuskohti või katkestusi. Sõiduteede ristumised jalgratta- ja jalgteega lahendada jalgsi ning rattaga liikujate eelisõigusega. Kasutada erinevaid teekattevahendeid. Jalgrattad, elektritõukerattad, tasakaaluliikurid liiklevad jalgrattateel, mis tuleb eraldada tähistuse või muude ehituslike võtetega jalgsi liiklejatest. Sõidutee ületuseks näha ette jalgsi ületuskohad ühistranspordi peatustes ja ristmike asukohtades. Tehnovõrkude ruumivajaduse planeerimisel arvestada trassivaldajate tehniliste tingimustega. Kiiruspiirang 50 km/h, tee ristlõige peab toetama kiiruspiirangust kinnipidamist. Näha ette liiklust rahustavad meetmed.
Üldplaneeringu alal asuvad jaotusmagistraalteed: Pajupea tee, Kalmari tee, Varivere ja Linnaaru tee, Lennuradari tee.

Kohalik jaotustänav – on piirkonna sisest liikumist võimaldav tänav, mis on üleminekuks kvartalisisestelt teedelt magistraalteedele. Reeglina teenindavad siiski vaid vastava piirkonna sisest liikumist ja ei ole ette nähtud transiitliikluseks. Tegemist on läbiva teega, mis teenindab elamuala, äri- ja tootmispiirkondi.
Uute kohalike jaotustänavate projekteerimisel ja olemasolevate rekonstrueerimise käigus tuleb nende teede äärde planeerida 2,5 m laiune jalgratta- ja jalgtee võimalusel koos kõrghaljastuse või põõsasrindega. Jalgtee käelisus sõidutee suhtes selgub projekteerimise käigus, kuid ette tuleb näha minimaalselt sõidutee ületuskohti. Jalgtee võib asuda ka äärekiviga eraldatuna sõidutee ääres. Tehnovõrkude ruumivajaduse planeerimisel arvestada trassivaldajate tehniliste tingimustega.
Kiiruspiirang 30…50 km/h, tee ristlõige peab toetama kiiruspiirangust kinnipidamist. Näha ette liiklust rahustavad meetmed. Ruumi puudusel võivad jalgrattad ja liikurid jagada ruumi sõiduautodega, kuid ainult juhul, kus kiirusepiirang planeeritakse maksimaalselt 30km/h.

2. Kvartalit teenindavad teed

Üldplaneeringuga kavandatud kvartalit teenindav tee on mingit kindlat piirkonda teenindav ja ei ole kasutatav transiitliiklusele. Seda teed kasutavad reeglina vaid selle kvartali kasutajad. Kvartalit teenindavad teed jagunevad kaheks ja need ei ole kantud üldplaneeringu kaardile vaid need on arvestatud kõrvalasuva maakasutuse koosseisu. Täpne asukoht selgub detailplaneeringute ja projektide koostamise käigus. Kiiruspiirang 20…30 km/h, tee ristlõige peab toetama kiiruspiirangust kinnipidamist. Näha ette liiklust rahustavad meetmed. Jalgtee võib asuda sõiduteel või selle osal, kasutada vastavat märgistust jalgtee osade eristamiseks. Jalgrattad ja liikurid jagavad ruumi sõiduautodega.

[9] Tänavaruumi giid

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

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

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

- Jalakäijate- ja jalgrattasõbralike ning ohutute lahendustega.
- Näha ette alad kõrghaljastuse rajamiseks teemaale.
- Eraldada piisavalt ruumi ühistranspordi sujuvaks liikumiseks.
- Kõrval- ja tugimaanteedel ning kohalikel jaotusmagistraalteedel tuleb ette näha eraldatud jalgrattateed, mis on ette nähtud ka elektriliikuritele.
- Konfliktikohtade lahendamisega erinevate liiklejate vahel.
- Näha ette ja mõelda läbi ruum lumeladustamiseks.
- Kinnistute maakorralduslikul jagamisel tuleb juurdepääs riigiteele tagada seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt ning uutel moodustuvatel katastriüksustel puudub õigus igaühel eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt.
- Lahendada lähestikku asuvate arendusalade juurdepääsud riigiteelt ühe ühise ristumiskohana, so juurdepääsud koondada planeeringuala siseseks kogujateeks.
- Riiklikele põhimaanteedele ei ole lubatud rajada uusi samatasandilisi ristumiskohti. Liitumine nende maanteedega toimub ainult üldplaneeringuga kavandatud sõlmede kaudu.
- Erineva funktsionaalsusega alade vahel on oluline eraldada transpordivood omavahel. Raskeliiklus tuleb suunata müra- ja saastetundlikest aladest (nt elamu- ja pargialad) mööda neid läbimata.

9.3. Jalgratta- ja jalgteed

Üldplaneeringu kaardile on kantud olemasolevad ja perspektiivsed jalgratta- ja jalgteed, mis on ette nähtud kõigi riiklike kõrvalmaanteede äärde ning jaotusmagistraalteede äärde. Perspektiivsete jalgratta- ja jalgteede tingmärk tähistab viimase olemasolu või vajadust, on indikatiivne ja ei tähista sõidutee äärset poolsust. Jalgratta- ja jalgtee käelisus sõidutee suhtes selgub projekteerimise käigus, kuid ette tuleb näha minimaalselt sõidutee ületuskohti või katkestusi.
Suure kasutuskoormusega ja olulise ühendusfunktsiooniga tänavaruumi puhul tuleb jalgratta- ja jalgliikluse taristu üldjuhul rajada sõidutee mõlemale küljele.
Ülejäänud teede äärde planeerida jalgteed või jalgsi liikleja eraldusala ning jalgrattur ja teised liikurid liiguvad sõidutee ruumis kui kiirus on piiratud kuni 30km/h. Sõiduteele võib markeerida jalgratturile eraldatud ruumi. Ühesuunalistel tänavatel tagada jalgratta läbipääs mõlemas suunas.
Jalgratta- ja jalgteede täpsemate asukohtade selgumisel kooskõlastada lahendused maa omanikuga.
Oluline on tagada ohutud ületused sõiduteedest. Üldplaneeringu kaardile on kantud vajalikud perspektiivsed jalakäijate kahetasandiliste ristete ja sildade asukohad.

Tingimused jalgratta- ja jalgteede planeerimiseks:

- Perspektiivse jalgratta- ja jalgtee tingmärk on indikatiivne ja ei tähista sõidutee äärset poolsust. Tee täpne lahendus selgub detailplaneeringu või teeprojekti käigus. Detailplaneeringute käigus tuleb tagada jalakäijatele lühemad otseteed ja -ühendused.
- Jalgratta- ja jalgteed peavad arvestama erinevate elanike gruppide ning erivajadustega inimeste liikumisvajadusi. Laiuse planeerimisel lähtuda *ptk 9.2.3. Kohaliku tänavavõrgu klassifikatsioon.* Igal juhul on eraldiseisva jalgtee minimaalne laius sõidutee ääres 2,5m. Kõrval- ja tugimaantee ning kohalike jaotusmagistraalteede ääres peab arvestama, et vajalik on jalgrattatee eraldada jalgteest.
- Jalgratta- ja jalgteede ristumisel sõiduteega tuleb projekteerida jalgsi ning rattaga liikujate eesõigusega. Oluline on tagada jalgsi ja rattaga liikleja ohutus.
- Näha ette ohutud kahetasandilised ületuskohad Tallinna ringteest ja Rail Balticust (jalakäijate kahetasandiline riste).
- Kõrval- ja tugimaanteel ning jaotusmagistraalteel tuleb jalgratta- ja jalgtee eraldada sõiduteest (kõrg)haljastatud alaga.
- Näha ette jalgrattaparklad vähemalt ametiasutuste, ärihoonete, koolide, kortermajade, teenindusasutuste, vaba aja veetmise paikade, matkaradade juurde, rongijaamadesse ja ühistranspordisõlmedesse. Viimaste puhul tuleb rajada turvalised ja kaetud võimalused ka jalgratta pikaajalisemaks (kuni 24 h) hoiustamiseks näiteks jalgrattakappide näol.
  Jalgrattaparkimine tuleb lahendada minimaalselt vastavalt kehtivale EVS 843 standardile. Parkimine tuleb lahendada nii hoone töötajale kui ka külastajale. Rattaparklad peavad olema rattakasutaja loomuliku liikumistee lähedal, nähtavad, hea juurdepääsuga ning nende kaugus lõppsihtkohast peab olema vastavuses parkimise eesmärgi ja kestusega.
- Suure külastatavusega objektide planeerimisel koostada detailplaneeringus eraldi liikuvuslahendus (sh ühistranspordi, auto ja jalgrattaga ning jalgsi liikumine).
- Jalgratta- ja jalgteede äärde näha ette puhkekohad, mis koosneb pingist, prügikastist ja jalgrattahoidjast. Puhkekohad peavad olema valgustatud.
- Jalgratta- ja jalgteedel liiklejate orienteerumise lihtsustamiseks ning piirkonna liikumisvõimaluste ja vaatamisväärsuste tutvustamiseks kavandada teede äärde infostendid infoga Rae valla jalgratta- ja jalgteede asukohtade, avalike pargialade, nurgaparkidega, vaatamisväärtustega, mälestistega ning pärandkultuuri objektidega.

9.4. Ühistransport ja liikuvus

Lagedi kandi üldplaneeringu lahendus toetub hea ühistranspordisüsteemi planeerimisele ning väljaehitamisele. Säästev transport on arengusuund, mis eelistab inimeste ja kaubaveol väiksema energiatarbe, ressursikulu ja keskkonnamõjuga transpordiliike. Üldiselt peetakse väiksema keskkonnamõjuga transpordiliikideks raudteetransporti ja veetransporti. Kõige energiakulukamad transpordiliigid on maanteetransport ja õhutransport, säästvuse seisukohalt on olulisemad ühistransport ja kergliiklus (kõndimine, jalgrattasõit, kergliikurid jne). Liikluse, maakasutuse ja majanduse planeerimist viisil, et vajadus isikliku auto ja kaubavedude järele oleks võimalikult väike, nimetatakse säästvaks

transpordipoliitikaks. Seeläbi on soositud mitmekesine elukeskkond, kus on mugav ja kiire ühistransport, turvaline ning tihe jalgratta- ja jalgteede võrgustik ning aktiivne autode ühiskasutus (transpordi_ja_liikuvuse_arengukava_2021-2035_en.pdf (mkm.ee)).
Säästva transpordi planeerimine lähtub riiklikust arengusuunast ja üldisest keskkonna säästmise aspektist. Säästva liikuvuse põhimõtete rakendamine on vajalik kogu piikonna arendamisel. Praktikas tähendab see, et ühistranspordi atraktiivsust suureneb ja ühistranspordi kasutamine saab isikliku sõiduauto kasutusele konkurentsivõimeliseks alternatiiviks. Eelistatud lahenduseks ja alternatiiviks autoliiklusele muutub see siiski vaid siis, kui lahendus on kiire ja mugav. Liikumiskiirus näitab ühistranspordi teenuse kvaliteeti ja see on kõige olulisem tegur ühissõiduki konkureerimisel autoga, sest oma valiku tegemisel peab inimene aega väga tähtsaks teguriks. Hajaasustuses on ühistranspordi atraktiivsuse suurendamisel oluline roll peatuste kvaliteedil ja ligipääsetavusel. Kiirete ühenduste tagamiseks ei ole võimalik kavandada peatusi sama tihedalt kui linnalises keskkonnas, mistõttu tuleb olulisemad peatused kujundada multimodaalsete liikuvuskeskustena. Need võimaldavad ühendada erinevaid liikumisviise, näiteks saabuda peatusesse jalgsi, jalgratta või sõiduautoga ning jätkata teekonda ühistranspordiga.
Lagedi kandis on **multimodaalse liikuvuskeskuse** potensiaal Lagedi rongijaamas. Olemasoleva liikuvuskeskuse kasutust ja laiendamise võimalust tõstaks oluliselt sõiduautodele ja mugavalt jalgratta- ja jalgtee läbitavusega tunnel raudtee alt. See võimaldaks rajada läbivaid bussiliine, mis ühendaks Lagedi raudteejaama teiste Lagedi kandi ja Rae valla piirkondade ja keskustega, samuti võimaldaks see paremini rakendada Pargi ja Reisi parklate süsteemi ning väldiks teenuste dubleerimist mõlemal pool raudteed.

Tingimused liikuvuse planeerimiseks:

- Alates planeeringulahendusest, millega nähakse ette rohkem kui 20 elamisühikut või ala asub olulises transpordisõlmes, tuleb kaaluda liikuvusuuringu koostamise vajadust.
- Tugi- ja kõrvalmaanteede ning magistraalteede rajamisel ja rekonstrueerimisel tuleb arvestada perspektiivse ühistranspordi vajadustega ja kasutajamugavuse tõstmisega. Arvestada planeerimisel, et bussipeatuste kavandamisel on soovituslik vahekaugus mitte enam kui 500m teekond. Aleviku sees peaks see olema mitte enam kui 300m.
- Tagada ohutud teeületusvõimalused ja aleviku piires ülekäigurajad tiheda liiklusega teede ääres paiknevate peatuste vahetus läheduses. Nii olemasolevad kui planeeritavad bussipeatused on vaja ühendada loogilise ja mugava jalgratta- ja jalgteede võrgustikuga.
- Bussipeatuste juurde lahendada ratta parkimise võimalus. Rongipeatuse piirkonda näha ette valgustatud, mugavalt erineva liikumisvahendiga liigipääsetavad P&R parklad. Arvestada liikuvuskeskuste täiendava arendamise võimalusega rongipeatusesse ja olulistesse bussipeatustesse (nt. keskuse või kooli asukohas). Võimaldada nii nõudepeatuse, pargi ja reisi ja rattaparklate täiendava rajamisega.
- Äri- ja tootmispiirkondi teenindavad liiklusvood tuleb suunata müra- ja saastetundlikest aladest mööda neid läbimata.
- Pargi ja reisi parkla ja süsteemi väljatöötamise potentsiaal on Lagedi kooli peatuse piirkonnas ja Lagedi rongijaamas.
- Soodustada Tallinna ringtee ühistranspordi ringliini ühendamist Lagedi alevikuga.

Tingimused liikuvusuuringu koostamiseks:

- Kaardistada olulisemad funktsioonid planeeringualal ja selle mõjupiirkonnas (elukohad, töökohad, haridusasutused, ühistranspordi peatused, äri- ja teenindusüksused jms) ning määratleda nendest tulenevad peamised liikumisvood ja liiklusmahud.
- Analüüsida planeeringulahenduse mõju olemasolevale ja kavandatavale taristule. Seejuures tuleb esitada ettepanekud planeeringulahenduse muutmiseks või täpsustamiseks, et:
  - säiliksid toimivad ühendused jalgsi, jalgrattaga ja mootorsõidukiga liikumiseks,
  - eelistatult oleks tagatud ohutud ja sidusad liikumisvõimalused jalgsi ja rattaga liikujatele (sh kvaliteetsed ülekäigurajad , jalgratta- ja jalgteede sidusus, ohutud ülekäigukohad).
  - planeeringuala sees oleks tagatud ohutud ja loogilised liikumisvõimalused kõigile liiklejatele, lähtudes *8–80 printsiibist*.
- Täpsustada vajalikud muudatused planeeringu elluviimiseks, sealhulgas:
  - ohutute ja toimivate ristmike kavandamine,
  - ühenduste tagamine olemasoleva ja kavandatava taristuga,
  - vajadusel täiendavate liikluskorralduslike lahenduste või rajatiste kavandamine.

9.5. Parkimine

Lahendatakse detailplaneeringu koostamisel vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimisnormidele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad. Parkimise lahendamisel tuleb arvestada jalgratturite vajadustega. **Kui vald koostab kohalikku olukorda arvestava parkimise alusdokumendi, siis lähtutakse parkimise planeerimisel sellest.**

Tingimused parkimise planeerimiseks:

- Lahendatakse detailplaneeringu koostamisel vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimisnormidele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad.
- Jalgrataste parkimise lahendamisel tuleb arvestada ka EVS 843 Linnatänavad jalgrataste vähima parkimisnormatiiviga ja Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiviga[10], vt lisaks *9.3.Jalgratta- ja jalgteed.*
- Hea linnalise või keskmise linnalise teenindustasemega piirkondades [11] on võimalik parkimiskohtade arvu vähendada liikuvusuuringu alusel. Korterelamute juurde tuleb ette näha parkimiskohad elektriautode ja jalgrataste laadimiseks.
- Äri- ja elamumaa koos planeerimisel ühel krundil on võimalik kaaluda ristkasutusega parkimist.
- Vältida tuleb suurte lagedate avaparklate rajamist. Suured avaparklad tuleb liigendada väiksemateks, kuni 30-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, põõsasrinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö ja varju andva keskkonna loomiseks. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestatakse, et hilisem hoolduse korraldamine oleks otstarbekalt lihtne.
- Parkimismajade või maa-aluste parklate rajamine on õigustatud tingimustes, kus esineb ulatuslik parkimisvajadus ja/või ruumi parkimisvajaduse lahendamiseks on vähe ning keskusealadel.

[10] *Direktiiv - EL - 2024/1275 - EN - EUR-Lex*
[11] *Ühistranspordi kättesaadavus ja teenustasemed (arcgis.com)*

- Suuremad kui 15 kohalised parklad varustatakse muda-õlipüüduritega.
- Parkimine tuleb lahendada vastava hoone kinnistu piires. Avalikele teemaadele parkimist ette nähtud ei ole va. põhjendatud juhtudel külalisparkimine või tänavaruumis liikluse rahustamiseks. Reeglina nähakse parkimist tänavamaal ette keskusemaa aladel.

9.6. Raudteetransport

Üldplaneeringuga on planeeritud transpordimaa koridor Rail Baltic raudtee (1435 mm rööpme laiusega) trassile ja uuele Lagedi-Muuga raudtee harule (1520mm rööpme laiusega). Raudtee kaitsevööndi ulatus äärmisest rööpast on 30m. Selles alas tuleb tegevused kooskõlastada taristuvaldajaga.
Kõik ristumised sõidu-, jalgratta- ja jalgteega tuleb lahendada kahetasandilistena.
Perspektiivsetele taristuobjektidele on määratud kaardil **mõjuala koridorid.** Rail Baltic trassile on planeeritud maakonnaplaneeringust tulenev 350m laiune nihutamisruum, mis planeeringus on nimetatud mõjuala koridor ja kus on taristu koridorist tulenev mõju tunduvalt suurem ning seda tuleb arvesse võtta eelkõige tulevase maakasutuse planeerimisel ning juba väljaehitatud keskkonnas uuest taristust tulenevate negatiivsete häiringute tõkestamiseks leevendusmeetmete kasutuselevõtuks. Uute hoonete rajamist mitte planeerida enne taristu objekti valmimist või teha seda koostöös taristu valdajaga. Täpne taristu laius ja ruumivajadus selgub projekteerimise käigus. Uute müratundlike objektide kavandamisel RB raudtee lähipiirkonnas peab arendaja tagama ja finantseerima normidele vastavate leevendavate meetmete kasutusele võtmise.
Raudteeülekäigukohtade planeerimisel (sh jalgratta- ja jalgteede rajamise käigus) tuleb need tehniliselt lahendada selliselt, et liikumisteed oleksid üheaegselt nii ohutud kui ka optimaalsed – arvestatakse väljakujunenud liikumisteid, vajadusel eraldatakse raudtee ümbritsevast keskkonnast vajalikus ulatuses piirdeaiaga. Keskusemaa alal võib piirata vaid raudteed, mitte kogu raudteemaad. Nõutav turvavarustus ületuskohtadel peab olema toimiv ja lahendatud nii, et seda kasutataks õigesti (märgistus nähtav, puudub möödapõike võimalus). Raudtee olemasolevaid ületuskihti ei tohi sulgeda, vaid need võib asendada ohutumate ja paremat liikuvust tagavatega. Uute raudteeharude projekteerimisel peab olema tagatud olemasolevatel elamualadel sihtväärtusele vastav müranorm.
Üldplaneeringuga on planeeritud aleviku kui terviku liikuvuse olulise parendamise seisukohast sõidutee tunnel, mis ühendab omavahel Lagedi Jüri tee ja Jaama tee poolsed küljed. Tunneli asukoht on valitud erinevaid riigimaanteid ühendavana Tööstuse tänava pikendusena. Tunneli rajamine on vajalik, et parandada Lagedi aleviku sisemist ühenduvust ning vähendada raudteest tulenevat barjäärіefekti, mis jagab aleviku kaheks. Tunnel loob täiendava ja töökindla ühenduse aleviku eri osade vahel, parandades elanike, ühistranspordi, ettevõtluse ja päästeteenistuste liikumisvõimalusi. Samuti aitab see hajutada liikluskoormust, vähendada ümbersõitude vajadust ning lühendada liikumisaegu. Arvestades piirkonna kavandatavat elanike ja ettevõtluse kasvu, on uus ühendus oluline kogu liiklusvõrgu läbilaskevõime, ohutuse ja toimepidevuse tagamiseks. Tunnel parandaks Lagedi sidusust, tooks elu raudteejaamale lähemale, võimaldaks bussiliine, mis ühendaks Lagedi kandi asustusüksusi Jüri alevikuga ja toetaks liikuvuskeskuse rajamist Lagedi raudteejaama.

9.7. Lennutransport

Lagedi kant asub Lennart Meri Tallinna lennuvälja lennundusseaduse kohasel lähiümbruse piirangupindade ja kaitsevööndi alal, mille ulatus on kantud üldplaneeringu taristu kaardile.

Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb arvestada piirangupindadest tulenevate kõrguspiirangutega ning kaitsevööndis kohalduvate tegevuslike piirangutega, mis on sätestatud lennundusseaduses. Üldplaneeringuga ei ole lubatud üle 20 m kõrguse hoonestuse rajamine.
Planeeringuala edasisel arendamisel tuleb arvestada lennuliiklusest tuleneva müraga ning vajaduse korral hinnata selle mõju kavandatavale maakasutusele. Müratundlike hoonete ja alade kavandamisel tuleb rakendada asjakohaseid müra leevendusmeetmeid ning lähtuda kehtivatest müra normtasemetest. Vajaduse korral tuleb koostöös lennuvälja käitaja ja pädevate asutustega korraldada lennuliiklusest tuleneva müra seire või monitoorimine, et hinnata müraolukorra muutusi ning vajadust täiendavate leevendusmeetmete rakendamiseks.

Lennuliiklusest mõjutatud aladel tuleb uute hoonete rajamisel ning olemasolevate müratundlike hoonete rekonstrueerimisel tagada siseruumides kehtivate müra normtasemete täitmine. Selleks tuleb projekteerimisel rakendada asjakohaseid müra leevendavaid lahendusi, sealhulgas vajaduse korral suurema heliisolatsiooniga välispiirdeid, aknaid ja ventilatsioonilahendusi. Konkreetsete ehituslike lahenduste valik määratakse ehitusprojekti koostamisel mürahinnangu tulemuste alusel.

10.Taristu

10.1. Elektrivarustus

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

Tingimused elektrivõrgu planeerimiseks:

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

10.2. Veevarustus ja kanalisatsioon

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

Tingimused vee- ja kanalisatsioonivõrgu planeerimiseks:

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

10.3. Sademevee lahendus

Sademevee lahenduse aluseks on Rae valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni ärajuhtimise arendamise kava.

Olemasolevate sademeveesüsteemide põhiprobleemid:

- suuri sademevee koguseid vastuvõtvate eesvoolude puudumine;
- viimase aastakümne suure ehitustegevuse käigus on ära lõhutud maaparandussüsteemid;
- Tallinna linnast sademevee ärajuhtimine läbi Soodevahe peakraavi Pirita jõkke, võimalikud ohud jõe keskkonnaseisundile ja kevadiste üleujutuste suurendamine Lagedi alevikus;

Olulisemad vooluveekogud ja eesvoolud Lagedi kandis:

- Soodevahe peakraav (suubub Pirita jõkke)
- Rae peakraav (suubub Pirita jõkke)
- Pirita jõgi (suubub Tallinna lahte)

Kõik nimetatud veekogud on üldplaneeringuga määratud sinivõrgustiku koosseisu.

Soodevahe peakraavi lähe asub Rae vallas, Soodevahe külas Rae rabas ning suubub Ülejõe külas Pirita jõkke. Kuivenduskraavi pikkuseks on ca 5 km, valgala 9.7 km2. Kraav on olulise tähtsusega, kuna annab Tallinna linna Suur-Sõjamäe tööstuspiirkonnale võimaluse juhtida sademevett lennujaama alt läbi mööda Soodevahe kraavi Pirita jõkke.

K-Projekti on koostanud 2010 a töö „Suur-Sõjamäe eesvoolu põhiprojekt“ Töö nr 10345. Vastavalt projektile on Soodevahe peakraavi juhitav sademevee arvutuslik vooluhulk 450 l/s ning vastavalt perspektiivsele lahendusvariandile lisanduks vooluhulk ca 1000 l/s. AS Tallinna Lennujaam suunab samuti oma territooriumilt sademe- ja pinnavee Soodevahe peakraavi. 2018. aastal on koostanud Kobras AS töö nr 2018-110, mille raames hinnati Soodevahe kraavide läbilaskevõimet. Võttes arvesse lisanduvaid vooluhulki nii Rae valla kui Tallinna linna poolt, on järeldatud, et Soodevahe peakraavi läbilaskevõimet on vajalik suurendada. Soodevahe peakraavi valgala sademevee ärajuhtimise parandamiseks tuleb arvestada kraavi süvendamisega lubjakivisse ning truupide madalamale viimisega. Samuti on soovituslik rajada keskendeid, et ühtlustada intensiivsetest sademetest tingitud suuri vooluhulki.

Tingimused sademeveesüsteemi planeerimiseks:

- Sademeveesüsteemidega ärajuhitav sademevee vooluhulk (ka tippvooluhulk) peab olema minimaalne ja lubatud on kinnistult juhtida ära sademevett maksimaalselt De 110 toruga. Minimaalse äravoolu tagamine on oluline nii põhjavee kvaliteedi, kui üleujutuste tekke vältimise seisukohast. Ärajuhitavad sademevee kogused sõltuvad suuresti planeeringust, teede ja tänavate kalletest (määrab suuresti kokkuvoolu aja), pinnasest ja loomulikult sademete intensiivsusest ja kestusest. Mida suurem on kõvapindade osakaal sademeveesüsteemi valgalas, seda suuremad on ärajuhitavad sademevee kogused. Sademeveega ärakantavat reostust tuleb piirata selle tekkekohas, vähendamaks keskkonnale tekitatavat kahju. Reostuse minimeerimiseks tuleb kokku kogutud sademeveekanalisatsiooni juhitav reostunud sademevesi enne torustikku juhtimist puhastada vähemalt õigusaktidega nõutud kvaliteedini. Sademevee puhastamine vähendab suublatele ja eesvooludele ning teatud olukordades ka põhjaveele mõjuvat reostuskoormust.
- Sademee juhtimisel pinnasesse peab see vastama reostusnäitajate piirväärtusele.
- Olemasolevaid sademevee kogumissüsteeme on vajalik jooksvalt vastavalt vajadusele ajakohastada;

- Detailplaneeringute käigus lahendada kinnistutel kastmisvee lahendus, soovitav on ette näha sademevee kogumine kastmisveeks.
- Sademevee ärajuhtimise lahendus tuleb leida igal konkreetsel juhul vastavalt olukorrale, ärajuhitava sademevee kogustele ja piirkonna eripärale. Arvestada tuleb põhjavee suhteliselt kõrge tasemega suurveeperioodidel ja liigniiskete aladega. Projekteerimise käigus tuleb iga kinnistu sademeveesüsteem dimensioneerida õigete parameetritega, et ei toimuks sademevee valgumist naaberkinnistutele;
- Detailplaneeringute koosseisus on vallal õigus nõuda maa-ala kuivendusprojekti ja hüdrogeoloogilist uuringut.
- Detailplaneeringute koostamise käigus arvestada üldplaneeringu kaardile kantud sini-rohekoridoride põhimõtteliste asukohtade, suundade ja veealadega. Suuremate korterelamute aladel on kohustuslik planeerida alale sini-rohekoridoriga ala, mis võtab vastu sademevee löökkoormust.
- Projekteerimisel on soovitav arvesse võtta kliimamuutustega kaasnevat prognoosi valingvihmade intensiivsuse suurenemise kohta, et tagada sademeveesüsteemi toimivus ja vähendada üleujutuste mõju erakorraliste ilmastikutingimuste korral;
- Suurte kõvakattega pindadega aladel tuleb rakendada tehnilisi lahendusi, mis vähendavad löökkoormuseid eesvooludele ning mis tagavad sademevete nõuetekohase kvaliteedi. Võimalusel luua tingimused vee imbumiseks pinnasesse käsitletaval alal ja selle lähiümbruses;
- Lokaalselt, eriti asulates ja elamukruntidel, on soovitav kasutada säästlikke sademeveesüsteeme, mis jäljendavad looduslikke ökosüsteeme. Nende põhiline eesmärk on sademevesi kokku koguda ja aeglustada selle voolukiirust, võimaldades ühtlasi sademeveel pinnasesse imenduda ja aurustuda, samal ajal vett puhastades;
- Soovitav on rajada sademevee korduvkasutuse süsteeme, näiteks katustelt kogutava sademevee kasutamine kastmisveena.

10.4. Üleujutusalad

Üldplaneeringu kaardil on kajastatud KIV Kolm Grupp OÜ poolt 2010 kevadel koostatud geodeetiline uurimus „Rae valla veed“, kus kaardistati kevadised üleujutatavad ja liigniisked alad.
Mitmetes piirkondades on põhjavee tase suurveeperioodidel suhteliselt kõrgel ja esineb liigniiskeid alasid ning sellega tuleb sademevee ärajuhtimisel arvestada. Üleujutusalade kiht on informatiivne ja võetakse aluseks detailplaneeringute koostamise käigus. Sademevee ärajuhtimise lahendused tuleb leida igal konkreetsel juhul vastavalt olukorrale, ärajuhitava sademevee kogustele ja piirkonna eripärale. Õigete lahenduste rakendamisel on tagatud sademevee piisav ärajuhtimine ja üleujutuste vältimine. Need alad on kohustuslik liita sini-rohekoridoridega koos löökkoormust vastu võtvate sademevee puhvertiikidega. Kohalikul omavalitsusel on siiski õigus kaalutlusotsuse alusel keelduda liigniisketel või üleujutusohtlikel aladel detailplaneeringu algatamisest või projekteerimistingimuste väljastamisest.

10.5. Tuletõrje veevarustus

Üldplaneeringus on tiheasustusalal tuletõrjeveevarustus lahendatud hüdrantide baasil, kuid osades piirkondades on probleeme nõuetekohase tuletõrjevee tagamisega. Hajaasustuses on üldjuhul

lahendatud tuletõrjevesi mahutite ja looduslike veevõtukohtade baasil. Täpsemalt on teemat kajastatud Rae valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kavas.
Kuna Rae vallas paikneb nii Pirita jõgi, Leivajõgi kui ka mitmed peakraavid, siis on võimalik piiramatu veevõtmine sildadelt või jõe äärest, kuid enamasti ei ole tegemist väljaehitatud tuletõrjevee võtukohtadega ja puudub ka tähistus. Veehoidlad on olemas suuremate talude juures, tööstusettevõtete juures ja Rae rabas. Ühisveevärgi seisukohalt ei oma need olulist tähtsust, sest tiheasutusaladel on tuletõrjeveevajadus kaetud hüdrantide abil ning tööstuspiirkondades on planeeritud tuletõrjeveevarustus tagada mahutite abil või omaette tuletõrjevee võrgust.

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

10.6. Maaparandussüsteemid

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

10.7. Sidevarustus

Telefoni- ja andmeside areng toimub vastavalt erinevate teenust pakkuvate ettevõtete arengusuundadele.
Rae vallas toimub pidev fiiberoptilise kaablivõrku laiendamine. Maakasutuse ja ehitustegevuse kavandamisel tuleb muuhulgas järgida *elektroonilise side seaduses* sätestatut ning arvestada sellest tulenevate maakasutuspiirangutega.

Tingimused sidevõrgu planeerimiseks:

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

10.8. Gaasivarustus

Lagedi kandi põhjaosa läbib C kategooria ja lääneala D kategooria gaasitrass. Lokaalsete gaasivõrkude arendamine toimub vastavalt vajadusele ja võimalustele, eelkõige valla põhjaosas magistraaltrasside piirkonnas.

10.9. Soojavarustus

Üldplaneeringu lahendus toetub Rae valla soojamajanduse arengukavale. Lagedi alevikus on kaugküttest loobutud, kuid enamikus elamutes on küttesüsteemid säilinud ja kasutatakse lokaalseid soojusallikaid. Põhimõtteliselt oleks Lagedil kaugkütte taastamine nii tehniliselt kui majandusliku otstarbekuse seisukohalt kaalumist vääriv võimalus, kuid käesoleval ajal puudub selleks otsene huvi. Kuna olemasoleva kortermajade piirkonda on plaanis tihendada ja laiendada oluliselt keskuse piirkonnana, peaks soojusvarustuse kavandamisega kõne alla tulema ka kaugküttesüsteemi rajamine.

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

Tingimused soojavarustuse planeerimiseks:

- Detailplaneeringu või ehitusprojekti koostamisel tuleb taotleda tehnilised tingimused võrguettevõtjalt kui tegemist on Rae vallas määratud kaugküttepiirkonnaga;
- Lokaalsete soojavarustuse lahenduste puhul on soovitav kasutada energiasäästlikke ning keskkonda minimaalselt saastavaid süsteeme (maasoojuspump, õhk-vesi soojuspump, päikesepaneelid, jms). Keelatud on märkimisväärselt jääkaineid lendu paiskavad kütteliigid nagu näiteks raskeõlid ja kivisüsi;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta nõuab, et pärast 31.12.2020 peavad kõik uusehitised olema liginullenergiahooned. Eesti on kehtestanud liginullenergia standardi nõuded määrusega „Hoone energiatõhususe miinimumnõuded“. Sellest tulenevalt on projekteerimisel soovitav kavandada ka alternatiivsete energiaallikate lahendusi.
- Maasoojussüsteemide rajamine on keelatud veehaarete sanitaarkaitsealadel. Horisontaalse maasoojuskontuuriga alal peab olema välditud uute ehitiste rajamine ja ehitamisega kaasnevad kaevetööd. Haljastuses tuleb horisontaalse maasoojuskontuuriga alal piirduda madala juurestikuga taimedega, et need ei kahjustaks maasoojussüsteemi. Maasoojussüsteemi planeerimisel ja projekteerimisel tuleb tagada kõrghaljastusele piisav ala krundil vastavalt käesolevas üldplaneeringus sätestatud haljastuse rajamise nõuetele.
  Vältida tuleb maasoojussüsteemide rajamisest üksteisele või seda mõjutavale objektile liiga lähedale, samuti kinnistu piirile, et ära hoida maasoojussüsteemide omavaheline koosmõju või mõju taimestikule (maasoojussüsteemi torustiku rajamine võib kahjustab puu juuri ning maasoojuse tootmine muudab maapinna soojusrežiimi jahedamaks ja lühendab kasvuperioodi).
  Tingimused maasoojussüsteemi rajamisele:
  - asuma vähemalt 2m kinnistu piirist;
  - asuma puu vertikaalprojektsioonist 2m;
  - hoonest asuma vähemalt 1m kaugusel;
  - mitte asuma hoone all;
  - kõvakattega alade all peab olema tagatud tehniline lahendus küttesüsteemi kaitseks;

- mitte asuma raskeveoste platside all.

- Õhksoojuspumpade välisagregaate mitte paigutada hoone tee poolsele fassaadile ja selle äärde (või tuleb tagada selle varjestamine, fassaadiga tonaalsuselt sidumine vms), eraomandis olevale kõrvalkinnistule lähemale kui 2 m, kõrval krundil olevatest terrassi- ja istumisaladest vähemalt 8 m kaugusele. Agregaadist leviv müra ei tohi ületada kinnistu piiril lubatud normatiivset müratasetelamualal.

10.10. Jäätmemajandus

Rae valla liigiti kogutud jäätmete äraandmise kohad on planeeritud selliselt, et vallas asub üks jäätmejaam, mis teenindab tervet valda ja see asub Jüri alevikus (rajatud 2019). Lisaks on planeeritud igasse kanti teha jäätmepunktid, kus võetakse vastu vaid teatud jäätmeliike.
Jäätmemajanduse korraldamise aluseks on Rae valla jäätmekava ja jäätmehoolduseeskiri, mis täpsustavad ka Rae valla üldisi eesmärke jäätmemajanduse valdkonnas. Omavalitsuse tasandil on raske mõjutada tekkivate jäätmete koguseid, kuid saab suunata jäätmete sortimist ja keskkonnanõuetele vastavat käitlemist. Põhieesmärk on maksimaalne jäätmete liigiti kogumine tekkekohas.
Vajadusel uue jäätmejaama või -punkti rajamine Lagedi kandis on võimalik tootmismaa juhtotstarbega aladel, nt Lagedi rongijaamaga piirneval tootmisalal. Liigiti kogumise konteinerite asukohad ja nende vajadus määratakse jäätmekavaga.

10.11. Taastuvenergia tootmiseks sobilikud alad

Oma majapidamise või ettevõtluse tarbeks võib päikesepaneele tiheasustusalade elupiirkondades elamu maa-aladel ja keskuse maa-aladel paigaldada ainult hoonetele ja rajatistele. Hajaasustusalal ning äri- ja tootmismaa-aladel võib paneele paigaldada hoonetele, rajatistele ja maapinnale.

Tingimused taastuvenergia taristule hoonetel ja avalikus ruumis:

- Elamualadel ja avalikus ruumis tuleb päikeseenergia taristu kavandada hoone või rajatise arhitektuurse lahenduse lahutamatu osana. Lahendus peab tõstma või vähemalt säilitama piirkonna arhitektuurse kvaliteedi ning sobituma hoone proportsioonide, materjalide, värvilahenduse ja tänavaruumiga.
- Katustele paigaldatavad päikesepaneelid tuleb üldjuhul kavandada katuse pinnaga paralleelselt ning võimalikult ühtse ja kompaktse väljana. Tänava poole avanevatel kaldkatustel tuleb vältida juhuslikku või killustatud paigutust.
- Fassaadidele integreeritavad päikesepaneelid, sealhulgas rõdupiirded, varikatused ja muud fassaadielemendid, on lubatud üksnes arhitektuurselt tervikliku lahenduse korral. Paneelid peavad olema mõõtude, jaotuse, värvitooni ja pinnaviimistluse poolest kooskõlas kogu fassaadikontseptsiooniga.
- Hinnata võimalikke häiringuid naaberkinnistutele, sealhulgas peegeldust, pimestamist, varjutust ning tehnoseadmete müra. Vajaduse korral tuleb rakendada leevendusmeetmeid.

Tingimused taastuvenergia taristu püstitamiseks võrku müümise eesmärgil:

- Eelistada taastuvenergia tootmiseks sobilikke alasid. Lisaks on lubatud kasutada nende leidumisel nt väheviljakatel põllumajandus- ja karjamaid, elektriliinide ja alajaamade vahetus läheduses asuvaid lagedaid alasid, tootmishoonete katuseid jms.
- Eelistada juba inimtegevusest mõjutatud või madalama loodusväärtusega alasid, nagu endised tootmisalad, väheväärtuslikud rohumaad, karjäärid, jäätmaad ning olemasolevate tehnorajatiste ja taristu läheduses paiknevad alad.
- Vältida kõrge loodusväärtusega aladel, rohevõrgustiku aladel, väärtuslikel põllumajandusmaadel, väärtuslikel maastikel ning muudel aladel, kus rajamine võib oluliselt kahjustada loodus-, maastiku- või kultuuriväärtusi.
- Säilitada olemasolevad väärtuslikud maastikuelemendid (metsaservad, puuderibad, üksikpuud, hekid, kiviaiad, kraavid ja veekogud) ning võimalusel integreerida need lahendusse.
- Tagada selle sobivus ümbritsevasse maastikku. Vajaduse korral tuleb kavandada haljastus või muud leevendusmeetmed visuaalse mõju vähendamiseks.
- Eelistada olemasolevate elektrivõrkude ja alajaamade lähedust, et vähendada uute tehnorajatiste rajamise vajadust ning maakasutuse killustumist.
- Säilitada või võimaluse korral suurendada ala elurikkust. Selleks tuleb vältida kogu ala katmist killustiku või muu vett mitteläbilaskva kattega ning eelistada loodusliku või liigirikka rohumaa kujundamist paneelide all ja vahel.
- Piirdeaed peab võimaluse korral võimaldama väikeloomade liikumist või tuleb kavandada muud sobivad lahendused loomade liikumisvõimaluste säilitamiseks.
- Kasutusaja lõppemisel tuleb rajatised eemaldada ning ala korrastada või taastada edasiseks maakasutuseks.
- Hinnata võimalikku mõju elamualadele, puhkealadele, väärtuslikele vaadetele, kultuuripärandile ning vajaduse korral rakendada mõju leevendavaid meetmeid. Elamualadel ja avalikus ruumis peab taristu tõstma piirkonna arhitektuurset väärtust.

11.Üldplaneeringu elluviimine

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

12. Keskkonnamõju strateegilise hindamise ettepanekud leevendavateks meetmeteks

Täiendatakse peale Keskkonnamõjus strateegilise hindamise heaks kiitmist.

13.Kasutatavad mõisted

Abihoone e kõrvalhoone - hoone, mis täidab põhihoone abifunktsioone (garaaž, kuur, eraldiseisev saun jms);
Allee - kahel või ühel pool teed korrapäraste vahedega ühes või mitmes reas istutatud puud või põõsad.
Autonoomne ühistransport – ühistranspordisüsteem, mis toimib iseseisval rajal või rööbastel. Sõiduautodel puudub rajale juurdepääs.
BRT – Bus Rapid Transit – Kiire bussitransport – bussitranspordil põhinev kiire ühistranspordisüsteem, mis toimib eraldi autonoomsel rajal. BRT kasutab ära bussisüsteemi lihtsust, pakkudes samas suuremat läbilaskevõimet, kiirust ja paindlikkust.
Elamisühik – on üks eluase või eluruum (üksikelamu või kaksikelamu, ridaelamu ja korterelamu eluruum).
Ehitusalune pind - horisontaalprojektsiooni pind sokli kõrguselt välimiste mõõtude järgi. Selle hulka kuuluvad kaetud väljaulatuvad osad, kuid arvesse ei võeta osi, mis ei ulatu maapinnast välja, katmata välistreppe ja terrasse, keldrite valgussahte jne. Ehitusalune pind on võrdne ehitisealuse pinna definitsiooniga.
Kontaktvöönd – vahetult külgnevad maa-alad. Kontaktvööndi ulatuse otsustab kohalik omavalitsus igal üksikjuhul eraldi lähtuvalt konkreetsest olukorrast, üldjuhul on selle ulatuseks 200 m olemasoleva või kavandatava ala/hoonestuse piirist. Põhjendatud juhtudel või kitsas linnalises ruumis väiksem. Haljasalade planeerimisel arvestada 300 m kontaktvööndi ulatusega ja bussipeatuste planeerimisel 500 m kaugusega.
Krunt - detailplaneeringuga määratud maa-ala, millele on antud ehitusõigus ehk määratletud on nii krundi kasutamise sihtotstarve, lubatud hoonete arv, suurim ehitisealune pindala ja hoonete maksimaalne kõrgus.
Liikuvuskeskus – Liikuvuskeskus on koht või süsteem, mis ühendab erinevad liikumis- ja transpordiviisid ühtseks tervikuks, et inimestel oleks mugavam liikuda ühest kohast teise. Näiteks võib liikuvuskeskus koondada: bussid, trammid või rongid, jalgrattateed ja rattahoiu, parkla autodele, elektritõukerataste või rendirataste teenused, jalakäijate ühendused ja ootealad, igapäevateenused (nt postipaki automaadid vms). Eesmärk on muuta liikumine sujuvaks, kiireks ja keskkonnasõbralikumaks, võimaldades inimestel hõlpsasti ühelt transpordiviisilt teisele ümber istuda. Linnaplaneerimises kasutatakse mõistet „liikuvuskeskus" sageli piirkonna kohta, kus eri transpordilahendused on hästi ühendatud ja kasutajasõbralikud.
Hajaasustusala – tiheasustusalast välja jääv ala. Hajaasustusalal kehtib ehitustegevusele hajaasustuse põhimõte, vt ptk 5.2.1 Elamumaa alad hajaasustuses.
Haljasala - teadlikult kujundatud maastik, maastikuosa või hoonetevaheline välisruum, mida iseloomustab ümberkujundatud reljeef ja taimestik ning funktsionaalsed rajatised. Haljasala suhet krundi pinda arvestatakse haljasala %-na. Katuse- ja konteinerhaljastus ei kuulu reeglina haljasala % hulka.
Haljastus – looduslik või inimtekkeline taimkate, mis koosneb puit- ja/või rohttaimestikust. Haljastuse alla ei kuulu kivimuru, tehismuru jms
Hoonegrupp - Hoonetest moodustuv tihedam grupp, kuhu kuuluvad iga majapidamise põhihoone (elamu) ja abihooned.
Hoone(te)alune pind – vt. Ehitusalune pind
Kaksikelamu e kahepereelamu – kahe korteriga elamu.

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

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

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

Korter- ja ridaelamu koormusindeks (KKI) - on korter- või ridaelamu krundipinna suhe elamisühikute arvu. Koormusindeksi kaudu antakse minimaalne lubatud krundipind ühe elamisühiku kohta.

Koormusindeks elamumaal (KKI) = (krundi pind m²) / (suurim elamisühikute arv). Koormusindeksit arvutatakse elamumaa sihtotstarbelise krundi või krundi osa kohta, va. keskusemaal, kui äripind lahendatakse läbivalt hoone esimes(t)e korrus(t)e mahus võib elamumaa koormusindeksit arvutada kogu krundi pinna kohta olenemata planeeritava krundi liitsihtotstarbe suhtest.

Krundi minimaalne suurus - väikseima lubatud pindalaga maatükk, mida võib katastritoiminguga või detailplaneeringu alusel moodustada hoonestamise eesmärgil.

Krundi haljastuse protsent – suhtarv, mis näitab loodusliku või inimtekkelise taimkatte osakaalu krundi kogupinnast. Haljastuse alla ei kuulu kivimuru, tehismuru jms.

Krundi kõrghaljastuse protsent - suhtarv, mis näitab täiskasvanud puude võrade projektsioonide pindala osakaalu krundi kogupindalast.

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

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

Liikuvuskeskus - koht või piirkond, kus erinevad liikumis- ja transpordiviisid on hästi ühendatud kasutajasõbralikuks tervikuks, et inimestel oleks mugavam liikuda ühest kohast teise. Näiteks võib liikuvuskeskus koondada: bussid, rongid, jalgrattateed ja rattahoiu, parkla autodele, elektritõukerataste või rendirataste teenused, jalakäijate ühendused ja ootealad, igapäevateenused (nt postipaki automaadid). Liikuvuskeskused jagunevad erinevateks tüüpideks – suurteks, keskmisteks, väikesteks ja äärelinna liikuvuskeskuseks.

Leibkond – koosneb inimestest, kes elavad koos ühes eluruumis (korteris või eramus). See tähendab, et iga asustatud eluruumi kohta saab olla üks leibkond.

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

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

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

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

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

Paariselamu – vt. kahepereelamu.

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

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

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

Puhverala - üleminekuala erineva maakasutusega alade vahel.

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

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

Väärtuslikud niidud – väärtuslikud niidualad on määratud vastavalt Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule *Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused* (kehtestatud maavanema 11.03.2003 korraldusega nr 356-k). Niidud on väärtuslikud eeskätt oma poollooduslikku kujunemise käigus tekkinud mitmekesise taimestiku ning maastikukujunduse aspekti tõttu. Niitude säilitamiseks on vajalik nende hooldamine (niitmine, karjatamine).

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

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

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