



RAE VALLAVALITSUS

Lp arvamuse esitaja

Teie 07.01.2026

Meie kuupäev digiallkirjas nr 6-1/121-1

Karla küla Kalmari kinnistu ja lähiala detailplaneeringu arvamusest

Rae Vallavalitsuse 18.11.2025 korraldusega nr 1799 on Karla küla Kalmari kinnistu ja lähiala detailplaneering (kovID DP1265, edaspidi *detailplaneering või DP*) vastu võetud. Detailplaneeringu avalik väljapanek toimus 19.12.2025-08.01.2026. Esitasite avaliku väljapaneku ajal 07.01.2026 oma arvamuse.

Rae Vallavalitsus tänab Teid detailplaneeringu avalikul väljapanekul osalemast ja kirjaliku arvamuse vormis ettepaneku esitamise eest. Oleme arvamuse läbi vaadanud ning anname alljärgnevalt tagasiside esitatud ettepanekutele vastavalt Teie numeratsioonile.

1. Palute täiendada planeeringut objekti-spetsiifilise nahkhiirte eksperthinnanguga. Detailplaneeringu seletuskiri väidab ilma objektiivse aluseta, et kinnistu „arvatavasti ei ole oluline nahkhiirte toitumis- ja varjeala“. Teie hinnangul on nahkhiirte mõju käsitus vastuolus Keskkonnaameti seisukohaga ja seetõttu õiguslikult puudulik ega põhine uuel uuringul.

2. Palute muuta nahkhiirte kaitsemeetmed siduvateks planeeringutingimusteks.

Detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi *KSH*) eelhinnangu (edaspidi *eelhinnang*) peatükk 4 kohaselt: detailplaneeringuga hõlmatud ala ei kuulu Lauri Lutsari poolt läbi viidud inventuuri „Nahkhiireuuring Lagedi üldplaneeringu alal 2023. a. suvel (edaspidi *nahkhiireuuring*)“ alusel väga olulise, olulise ega ka väheolulise alade alla. Rae Vallavalitsus märkis eelhinnangu peatükis 4, et Rail Baltic jääb käsitiivalistele olulistest toitumisaladest veel kaugemale ehk teisele poole Tallinna ringteed. Riigihalduse minister kehtestas 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1 Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, mille raames viidi läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine, mis ei tuvastanud antud piirkonnas käsitiivalisi. Rail Baltica ehituslubade menetluse raames on läbi viidud keskkonnamõju hindamine lõigul Soodevahe-Muuga. Antud keskkonnamõju hindamise raames ei tuvastatud detailplaneeringu alast Rail Baltica suunas käsitiivalisi. Rae Vallavalitsus oli seisukohal, et Keskkonnaameti väljatoodud käsitiivaliste kumulatiivse mõju hindamise osas eelhinnangu täiendamise nõue ei olnud asjakohane.

Detailplaneering algatati ja KSH jäeti algatamata Rae Vallavalitsuse 14.05.2024 korraldusega nr 799, sellest informeeriti Keskkonnaametit 16.05.2024 kirjaga nr 6-8/7-3. Detailplaneering esitati Keskkonnaametile kooskõlastamiseks 14.03.2025 kirjaga nr 6-1/1723. Keskkonnaamet märkis 03.04.2025 kirjas nr 6-2/25/5303-2 (Rae valla dokumendiregistris nr 6-1/1723-2), et Keskkonnaametil ei ole õiguslikku alust kooskõlastuse andmiseks ja esitasid detailplaneeringule arvamuse, mh märkides et tuginedes nahkhiireuuringu aruandele, siis olulised elupaiga leiupunktid jäävad

detailplaneeringuga seotud kinnistu piiridest välja. Suure tõenäosusega võivad nahkhiired kinnistu maa-ala kasutada, kuna elupaigad jäävad lähedale, aga arvatavasti pole kinnistu oluline nahkhiirte toitumis- ja varjeala, kuna kinnistul pole tihedat puistut ja asub Pirita jõest piisavalt kaugel. Siiski on haljastuse hinnangu järgi kinnistul üksikud puittaimed ja kinnistu kagunurgas kasvab rühm suuremaid puid, mida nahkhiired võivad osaliselt kasutada suviseks varjepaigaks. Lisaks esitas Keskkonnaamet soovitusel raiete ja valgustuse ja mürarikka ehitustegevuse kavandamiseks. Keskkonnaameti arvamus koos Keskkonnaameti sõnastusega on detailplaneeringus terviklikult esitatud seletuskirja peatükis 6.9.

Eesti looduse infosüsteemi (EELIS, Keskkonnaagentuur) kohaselt ei jää planeeringualale looduskaitsealade alusel kaitstavaid loodusobjekte.

3. Palute viia läbi sisuline kumulatiivse mõju analüüs (sh Rail Baltica. Märkite, et Keskkonnaamet on eraldi rõhutanud vajadust hinnata kumulatiivseid mõjusid, tuues konkreetset välja Rail Baltica raudteetrassi ligikaudu 600 m kaugusel ning selle võimaliku koostoime lähiala arendustega. Detailplaneeringu seletuskiri piirdub üldise väitega, et oluline mõju puudub, ilma seda järelust konkreetsete analüüsivõrdandega põhjendamata. Hindamata on jäänud valgusreostuse kumulatiivne mõju, erinevate müraallikate koosmõju ning võimalik elupaikade killustumine ja liikumiskoridoride katkemine. Selline analüüsita järeldamine ei vasta keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindamise sisulistele nõuetele, väljakujunenud kohtupraktikale ega Keskkonnaameti otsesele märkusele.

Detailplaneeringu realiseerimisega kaasnevad mõjud ei ole ulatuslikud, kuna lähipiirkonnas on juba kujunenud hoonestatud ja inimtegevuse poolt mõjutatud keskkond. Detailplaneeringu ala ei asu Harju maakonna teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ ega ka Rae valla üldplaneeringu järgses rohevõrgustiku piirkonnas. Lähim rohevõrgustiku ala asub üle Tallinna ringtee ca 440 m kaugusel lääne suunas. Loomade liikumisteed on seotud eelkõige rohevõrgustikuga. Detailplaneeringuga kavandatakse mitmeid haljasalaid ning ka transpordimaale ja hoonestatavatele kruntidele haljastust. Detailplaneeringus on määratud nõuded valgustuse projekteerimiseks, et arvestada nii elamute lähedusega kui ka võimalike häiretega nahkhiirte elupaikadega.

Keskkonnaamet viitas kumulatiivsete mõjude hindamisele seoses nahkhiirtega. Detailplaneering on Keskkonnaameti poolt heaks kiidetud, arvamusel andmisel esitatud märkused on planeeringu seletuskirja lisatud.

Täpsem suurema ala kumulatiivsete mõjude hindamine ei ole detailplaneeringus tavapärase praktika. KSH eelhinnangus hinnatakse konkreetse detailplaneeringu tegevustega eeldatavalt kaasneva mõju võimalikkust, kestust, sagedust, sealhulgas kumulatiivset ja piiriülest mõju. Detailsemalt analüüsitava mõjuvaldkondade valik põhineb kavandatava tegevuse iseloomust ja mõjuala keskkonnatingimustest.

4. Palute hinnata uuesti KSH algatamise vajadust. Kuigi Keskkonnaamet ei nõudnud automaatselt KSH algatamist, seadis ta selle eelduseks eelhinnangu sisulise täiendamise. Kuna nahkhiirte mõju on vastuoluliselt käsitletud, kumulatiivne mõju on analüüsivõrdandeta, leevendusmeetmed ei ole siduvad, ei ole võimalik väita, et keskkonnamõju oleks piisava kindlusega välistatud. Sellises olukorras on KSH algatamata jätmise vaieldav ja potentsiaalselt õigusvastane.

5. Palute mitte kehtestada Karla küla Kalmari kinnistu ja lähiala detailplaneeringut käesoleval kujul.

Rae Vallavalitsus on seisukohal, et detailplaneering on nõuetekohaselt koostatud, vastab Rae valla arengueesmärkidele ja on õigusaktidega kooskõlas. Detailplaneering on

kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud „Rae valla üldplaneeringuga“, kus planeeritava ala juhtotstarbeks on määratud tootmis- ja ärimaa ala (Ttp).

6. Teete ettepaneku alगतada detailplaneeringule KSH, sest leiate, et KSH alगतamata jätmine ei ole piisavalt põhjendatud. Detailplaneering võimaldab olemasolevate elamualadega vahetus kontaktis oleval alal ulatuslikku äri- ja tootmismaa arendust, sh mitmete hoonete rajamist ning suurt parkimiskohtade arvu. Keskkonnamõjusid on käsitletud üksikute eraldiseisvate teemadena, kuid puudub terviklik ja kumulatiivne hindamine, mis arvestaks erinevate mõjude koosmõju elukeskkonnale. Leiate, et selline käsitus ei asenda keskkonnamõju strateegilist hindamist.

Keskkonnamõju strateegiline hindamine jäeti alगतamata seetõttu, et detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne olulist negatiivset keskkonnamõju, mis võiks ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi. Planeeritava tegevusega ei kaasne eelhinngu kohaselt eeldatavalt olulisi kahjulikke tagajärgi nagu vee-, pinnase- või õhusaastatus, jäätmete, müra, vibratsioon või valgus, soojus-, kiirgus- ja lõhnareostus. Kavandatud tegevus ei avalda olulist mõju, ei sea ohtu inimese tervist, heaolu, kultuuripärandit ega vara. Planeeritava ala vahetus läheduses ei ole kaitstavaid loodusobjekte ega Natura 2000 alasid. Vastavad ametkonnad (Keskkonnaamet, Transpordiamet) on andnud oma seisukohad, milles vastuväiteid ei esitatud. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lõike 1 punktide 8 ja 12 kohaselt planeerimismenetluse käigus. Eelhinngu punktis 5 on välja toodud, missuguste meetmetega tuleb arvestada detailplaneeringu koostamisel.

Kavandatud tegevus ei kuulu keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 6 lõikes 1 nimetatud tegevuste nimistusse, mille korral KSH läbiviimine on kohustuslik. Kui kavandatud tegevus ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 1 nimetatute hulka, tuleb välja selgitada, kas kavandatud tegevus kuulub KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade hulka. KeHJS § 33 lõike 2 punkti 4 alusel tuleb kaaluda KSH alगतamise vajalikkust ning anda selle kohta eelhinng, kui kavandatakse sama seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkonda kuuluvat ja § 6 lõike 4 alusel kehtestatud määruuses nimetatud tegevust.

Antud juhul kuulub kavandatud tegevus KeHJS § 6 lõike 2 punktis 10 nimetatud tegevuse alla, s.o tegemist on infrastruktuuri ehitamisega või kasutamisega. Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruuse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinng, täpsustatud loetelu“ § 13 punkti 1 kohaselt peab KSH vajalikkust kaaluma muuhulgas KeHJS § 6 lõikes 1 ning määruuses nimetatud juhul tööstuspiirkonna arendamisel. KeHJS § 33 lõike 2 punktis 4 nimetatud detailplaneeringu elluviimisega kaasneva KSH vajalikkus otsustatakse § 33 lõigete 3-5 kriteeriumitest ning KeHJS § 33 lõike 6 kohaste asjaomaste asutuste seisukohtadest.

Eelhinngu koostamisel on lähtutud Keskkonnaministeeriumi kodulehel olevast juhendist „Eelhindamine. KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine“ (Tallinn, 2018).

7. Palute täpsustada ja vajadusel täiendada mürahinnangut, arvestades ala eripärasid, kõiki olulisi müraallikaid, nende kumulatiivset mõju ning maksimaalseid müratasemeid. Praegune mürauring ei käsitle piisavalt mõju Kalmari arenduse vahetus läheduses paiknevatele elamutele, kus müratase on tiptundidel juba praegu kõrge Tallinna ringtee liikluse müra tõttu. Hindamata on mitme olulise müraallika koosmõju, sh Rail Baltica raudteeliiklus, Tallinna ringtee viadukti raskeveokite müra, rongiliiklus, lennuliikluse ülelend. Samuti ei ole hinnatud tööstuspargi enda tegevusest tulenevat müra (laadimised, raskeveokite liikumine, tehnoseadmed) elamupiirkonnale. Mürauringus

käsitletakse üksnes keskmisi päevaseid ja öiseid müratasemeid, puudub tipptundide ja maksimaalsete müratasemete (L_{Amax}) analüüs. Lisaks ei ole mudelarvutuste tulemusi kontrollitud tegelike mõõtmistega, mistõttu põhineb mürahinnang üksnes teoreetilisel modelleerimisel. Mürahinnangu usaldusväärsus ja ala-spetsiifilisus vajavad täiendavat põhjendamist. Sama ettevõtte erinevate uuringute sõnastus, järelduste struktuur ja kasutatud üldised väited on sisuliselt identsed, muutudes peamiselt vaid arvuliste näitajate ja asukoha osas. See viitab võimalusele, et konkreetsete alade eripärasid ei ole piisaval määral arvesse võetud. Eriti vajab täiendavat selgitamist asjaolu, et Kalmari kinnistu puhul käsitletakse perspektiivset liiklusrõhku kasvu suurusjärgus kuni 6–7 dB kui väikest muutust, kuigi akustikas on tegemist märkimisväärse mürataseme suurenemisega, millel on oluline mõju elukeskkonna tajutavale kvaliteedile. Samuti ei ole piisavalt põhjendatud järeldus, et kavandatavad hooned toimivad müratõkkena, ilma detailsema ala- ja hoonestuspõhise analüüsita.

Vastavalt detailplaneeringu algatamise korraldusele tuli koostamise raames koostada müramodelleering, mis peab sisaldama nii olemasolevaid, kui ka perspektiivseid liiklusrõhku ning äri- ja tootmishoonete müratasemeid ning näha ette müra leevendavad meetmed. Müra modelleerimine peab vastama keskkonnaministri 03.10.2016 määrusele nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“.

Mürahinnang on koostatud vastavalt atmosfääriõhu kaitse seadusele ja määrusele nr 71 ning käsitleb detailplaneeringu elluviimisest tulenevaid asjakohaseid müraallikaid. Muud viidatud müraallikad (Tallinna ringtee, Rail Baltica, rongi- ja lennuliiklus, olemasolevad tööstused) ei ole käesoleva detailplaneeringu objekt ning nende mõju ei kuulu DP kohustusliku hindamisulatusse alla. Kavandatav lahendus ei põhjusta normtasemete ületamist ning võimalike konkreetsete tegevuste müra hinnatakse vajadusel ehitus- ja kasutusloa menetluses vastavalt kehtivatele nõuetele.

Mürahinnang on koostatud pädeva ja tunnustatud spetsialisti poolt vastavalt kehtivale meetodikale ja õigusaktidele ning selle objektiivsuses ei ole alust kahelda.

Väide kavandatavate hoonete müratõkkefunktsiooni kohta põhineb müra leviku üldtunnustatud füüsikalistel seaduspärasustel. Tallinna ringteelt lähtuv liiklusrõhku levib peamiselt otse ning selle levikut vähendavad massiivsed ja katkematud takistused müraallika ja vastuvõtja vahel. Kavandatavate hoonete paigutus Tallinna ringtee ja elamute vahele loob täiendava hoonestusfrondi, mis katkestab müra leviku ringtee ja elamualade vahel ning toimib seetõttu müratõkkena. Arvestades Tallinna ringtee, kavandatavate hoonete ja olemasolevate elamute omavahelist paiknemist, on hoonestusel elamupiirkondadele eeldatavalt positiivne mõju liiklusrõhku vähendamisel. Hoonete varjestav mõju on akustikas üldtunnustatud ning seda on laialdaselt rakendatud ka linnaplaneerimises. Seetõttu võib järeldada, et kavandatav hoonestus aitab vähendada Tallinna ringteelt levivat müra elamualadel ka ilma eraldiseisva hoonestuspõhise detailanalüüsita.

Muu viidatud taristu (RB, lennundus jne) mõju elamukruntidele tuleks arutada nende taristu ja/või hoonete kontekstis.

Mürahinnang põhineb keskmistel päevastel ja öistel müratasemetel. L_{Amax} ning konkreetsetest tegevustest tulenev müra hinnatakse vajadusel vastavalt KOV juhiste ehitusloa menetluses vastavalt kavandatava tegevuse iseloomule. Modelleerimine on detailplaneeringu tavapärane ja nõuetekohane hindamismeetod. Arvamuses on viidatud tööstusparkidele, kui detailplaneeringu seletuskiri määratleb selgelt, et „tööstuslik tootmine ja muud elukeskkonda häirivad tegevused ei ole nimetatud kruntidel lubatud“. Arvestades, et kinnistute juhtotstarve on peamiselt ärimaa, siis tööstuspark on eksitav

mõiste. Plaanitud on tänapäevane multifunktsionaalne äripark, mis on üldplaneeringule vastav.

Vastavalt Rae valla välisõhu mürakaardile (kättesaadav siit: [Rae valla põhjapiirkonna üldplaneering | Rae vald](#)) ei ole lennuliikluse müraga selles piirkonnas üldiselt probleeme. Välisõhu mürakaardi koostamisel lähtutakse pikaajalist müraolukorda kirjeldavate müraindikaatorite Ld ja Ln väärtustest, lennumüra puhul võib hetkeliselt (konkreetsel ülennu ajal) esinev müratase ületada siinkohal toodud väärtusi 20-30 dB (üksikute eriti mürarikaste lennukite puhul veelgi rohkem).

Raudtee müra ei ole pidev nagu tiheda liiklusega maanteedel, vaid koosneb üksteisele järgnevatest punktmüra allikatest (rongide möödumine). Lagedi alevikku läbiva raudtee puhul võib müra vähendavate meetmete rakendamise vajadus esineda lähemal kui 30-50 m raudteest asuvate müratundlike alade puhul. Planeeritav ala paikneb raudteest vähemalt 150 m kaugusel ning planeeringuga ei kavandata müratundlike alasid. Olemasolevad elamud paiknevad raudtee ja planeeritava ala vahel, mistõttu ei ole planeeringulahenduse elluviimisel, sh liiklusintensiivsuse mõningase kasvu korral, oodata elamute müraolukorra kumulatiivset halvenemist raudteemürast tulenevalt.

7. Teie hinnangul on liikluslahendus on alahinnatud ja autokeskne. Liiklusanalüüs lähtub peamiselt praegusest ja mõõdukalt prognoositavast liiklusest, mitte planeeringu maksimaalsest ehitus- ja kasutuspotentsiaalidest. Kavandatakse sadu parkimiskohti, mis viitab suurele autokasutusele ja tipp tundide koormusele. Ühistransport on kirjeldatud kui „harv“, kuid sellele ei järgne konkreetseid leevendus- ega arendusmeetmeid. Ühistranspordi, jalakäijate ja ratturite roll on pigem deklaratiivne kui realselt toimiv. Puudub veenev lahendus, kuidas vähendada autostumist või toetada säästvamaid liikumisviise.

Rae Vallavalitsus leiab, et detailplaneeringu liikluslahendus vastab planeeringu eesmärgile ja koostamise tasandile. Liiklusanalüüs on koostatud kehtivate meetodite alusel ning arvestab planeeringuala kavandatavat kasutusotstarvet ja realistlikke liiklusmahte. Parkimiskohtade arv tuleneb kehtivatest normidest ning on vajalik ala toimimiseks. Vajalik parkimiskohtade arv selgub edasisel projekteerimisel lähtuvalt täpsemast kavandatavast hoonete mahust ja kasutusotstarvetest. Parkimiskohtade kavandamine ei tähenda automaatselt autokasutuse soodustamist, vaid tagab liiklusohutuse ja väldib parkimiskohtade reguleerimata kandumist ümbritsevate teede äärde.

Planeeringuala vahetus läheduses paikneb rongi- ning bussipeatus. Ühistranspordi teenindust on planeeringumaterjalides kirjeldatud vastavalt olemasolevale olukorrale, liinivõrgu arendamine ja muutmine ei ole detailplaneeringu pädevuses, vaid toimub valla koostöös ühistranspordi korraldajaga. Detailplaneeringuga on tagatud jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimalused ning ühendused olemasoleva teedevõrguga ja ühistranspordipeatustega, ette nähtud jalgrataste parkimise lahendamine, see kõik loob eeldused säästvamate liikumisviiside kasutamiseks tulevikus.

8. Lisaks on Teie hinnangul haljastuslahendus normatiivne, mitte ruumiliselt läbimõeldud. Planeeringu haljastuslahenduse tegelik visuaalne, müraline ja ruumiline mõju on kirjeldamata, puuduvad lõiked, vaadete analüüs ja kõrgussuhete käsitus. III kaitsekategooria taimede teisaldamine, mitte ruumiliselt planeeringu osana lahendamine, peegeldab lähenemist, kus loodus käsitletakse pigem takistuse kui väärtusena.

Detailplaneeringu haljastuslahendus vastab planeeringu koostamise tasandile ning kehtivatele normatiivsetele nõuetele. Planeeringus on määratud haljastuse põhimõtted, haljasalade paiknemine ja minimaalne haljastuse osakaal, mis loovad raamistiku edasiseks ruumiliseks kujundamiseks ehitusprojekti etapis. Detailplaneeringu haljastuse

lahendus on põhimõtteline ning täpsustub edasisel projekteerimisel. Detailplaneeringu tasandil ei ole otstarbekas esitada detailseid vaadete, lõigete ega kõrgussuhete analüüse, kuna need täpsustuvad hoonete arhitektuurse lahenduse väljatöötamisel.

9. Leiate, et arhitektuursed nõuded on liiga üldised ja õiguslikult sidumata, ei taga tegelikult kvaliteetset ega ümbritsevasse keskkonda sobituvat ruumilist tulemust, jätavad otsustava vastutuse ehitusprojekti faasi, kus avalikkusel enam sisulist võimalust kaasa rääkida ei ole. Selline lähenemine vähendab detailplaneeringu rolli kui avalikku huvi kaitsva ruumilise kokkuleppe instrumenti.

Rae Vallavalitsus on seisukohal, et detailplaneeringus on määratud piisavad ja siduvad arhitektuursed tingimused, et mis loovad raamistiku kvaliteetse ja ümbritsevasse keskkonda sobitava ruumilahenduse kujunemiseks. Planeeringus kasutatud mõiste „nõuded“ tähendab, et tegemist on õiguslikult siduvate tingimustega, millest tuleb edasistes projekteerimisstaadiumides lähtuda. Detailplaneeringu tasandil ei ole otstarbekas määrata hoonete arhitektuurst lahendust liigselt detailselt, kuna see piiraks põhjendamatult projekteerimisvabadust ning ei võimaldaks arvestada ehitusprojekti faasis täpsustuvate tehniliste ja funktsionaalsete lahendustega. Samas on arhitektuurse kvaliteedi tagamiseks ette nähtud hoonete eskiisprojektide kooskõlastamine Rae valla arhitektiga.

Detailplaneeringu arhitektuursete nõuete täpsustamiseks täiendatakse seletuskirja järgmise tingimusega: „Fassaadidel ette näha vähemalt kahe erineva materjali kasutamine, et ei tekiks monotoonseid suuri fassaadipindasid. Fassaad peab olema liigendatud nii materjaliilt kui toonidelt“. Märgime, et detailplaneeringu muutmine vastavalt sellele ettepanekule ei ole põhimõtteline muudatus ning vajadust ei ole seetõttu detailplaneeringut uuesti vastu võtta ja avalikustada.

14. Lähtudes eeltoodust leiate, et detailplaneering ei arvesta nõuetekohaselt Keskkonnaameti seisukohta; sisaldab põhjendamata ja tõendamata järeldusi; ei taga keskkonnakaitseliste meetmete tegelikku rakendamist; ning ei võimalda õiguspärast otsust KSH algatamata jätmise kohta.

Vt vastuseid eelnevatele ettepanekutele.

Arutame Teie ettepanekuid detailplaneeringu avaliku väljapaneku tulemuste avalikul arutelul, mis toimub 19.02.2026 kell 15.30 Aruküla tee 9, Jüri alevikus, Rae vallas, Rae Kultuurikeskuse kohviku ruumis. Palume oma osavõtt avalikust arutelust registreerida e-posti aadressil info@rae.ee.

Vastavalt planeerimisseaduse § 136 lõikele 5 on avaliku väljapaneku käigus kirjaliku arvamuse esitanud isikul võimalus loobuda oma arvamusest, teatades sellest Rae Vallavalitsust kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Ain Böckler
abivallavanem

Kristel Ratasseppe 5672 3899 kristel.ratassepp@rae.ee