



RAE VALLAVALITSUS

Lp arvamuse esitaja

Teie 07.01.2026

Meie *kuupäev digiallkirjas* nr 6-1/127-1

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. Leiate, et detailplaneeringu kehtestamine käesoleval kujul ei ole piisavalt põhjendatud.

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 jätta detailplaneering käesoleval kujul kehtestamata.

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“ (edaspidi ka *üldplaneering*), kus planeeritava ala juhtotstarbeks on määratud tootmis- ja ärimaa ala (Ttp).

2. Palute täpsustada ja vajadusel täiendada mürahinnangut, arvestades ala eripärasid, kõiki olulisi müraallikaid, nende kumulatiivset mõju ning maksimaalseid müratasemeid. Leiate, et praegune mürauuring ei käsitle piisavalt mõju Kalmari arenduse vahetus läheduses paiknevatele elamutele, müra mõjutab lisaks hinnangus olevatele 11112 Lagedi–Jüri kõrvalmaanteele ja Kalmari teele ka 11 Tallinna Ringtee, ringtee äärde rajatav Rail Baltic Soodevahe depoo, rongiliiklus ning lennuliiklus, tööstusmüra. Märkite, et Kalmari teel, Tehase teel, Killustiku põigu piirkonnas asuvate tööstuste tootmismüra on kosta Lagedi–Jüri tee äärsete elumajadeni, kuid ei ole teada, millist tööstust kavandatakse antud ärimaadele. Leiate, et mürahinnangu olemasoleva liiklusmüra modelleerimise tulemusest selgus, et vaid osaliste müraallikate tulemusel on mürataseme väärtused juba piiripealsed, jätmata ruumi ärimaale asuvatele tööstustes tekkivale mürale.

Mürahinnang on koostatud vastavalt kehtivale meetodikale, 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 detailplaneeringu kohustusliku hindamisulatusse alla, nende mõju käsitletakse kehtivate strateegiliste ja valdkondlike planeeringute ja ehitusprojektide (näiteks Lagedi üldplaneering, Rail Baltica raudteetrassi lõikude ehitusprojekti) ning

vastavate keskkonnamõjude hindamiste raames. Mürahinnangu koostas pädev ja tunnustatud spetsialist ning selle objektiivsuses ei ole alust kahelda.

Liikluspäärtused II kategooria (elamu) aladel on 55 dB päeval ja 50 dB öösel ning piirväärtused II kategooria aladel on 60 dB päeval ja 55 dB öösel (teepoolisel küljel 65 dB päeval ja 60 dB öösel). Liikluspäärtuse maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel $L_{pA,max}$ ei tohi ületada päeval 85 dB ja öösel 75 dB.

Olemasoleva liikluspäärtuse modelleerimise tulemusest selgus, et lähima olemasoleva eluhoone teepoolisel fassaadil võib päevaajal teeliikluse müratase ulatuda kuni 42,2 dB ja öösel kuni 32,4 dB. Perspektiivne liikluspäärtuse võib lähima olemasoleva eluhoone teepoolisel fassaadil päevaajal ulatuda kuni 46,5 dB ja öösel kuni 36,7 dB. Seega tegemist ei ole piiripealsete väärtustega. Nii olemasoleva kui ka perspektiivse liikluspäärtuse korral jäävad elamute fassaadidel müratasemed allapoole lubatud piirväärtuse taset ning ka sihtväärtuseid ei ületata.

Tööstuspäärtuse ei tohi II kategooria (elamu) aladel ületada piirväärtust, mis on päeval 60 dB ja öösel 45 dB. Tehnoseadmete ning äri- ja kaubandustegevuse tekitatava müra piirväärtusena rakendatakse tööstuspäärtuse sihtväärtust (50 dB päeval ja 40 dB öösel).

Kuna planeeringuga kavandatavate äri ja tootmishoonete konkreetne kasutus ja tegevused ei ole detailplaneeringu menetluse ajal teada, ei ole võimalik ega otstarbekas hinnata hüpoteetilisi tootmismüra allikaid. Iga konkreetse tootmis- või äritegevuse rajamisel tuleb edaspidi tagada kehtivate müranormide täitmine ning vajadusel koostada täiendavad mürahinnangud ehitus- või tegevusloa menetluses.

L_{Amax} ning konkreetsetest tegevustest tulenev müra hinnatakse vajadusel vastavalt kohaliku omavalitsuse juhiste ehitusloa menetluses vastavalt kavandatava tegevuse iseloomule.

Detailplaneering saab vaid määrata tingimused, mida planeeringulahenduse elluviimisel ja edasisel projekteerimisel arvestada. Kui tulevikus selgub, et mingil ajahetkel kehtivaid keskkonnamüra normtasemeid ületatakse näiteks seoses suurema liikluspäärtusega, või tegevusega, siis tuleb vajadusel rakendada täiendavaid leevendusmeetmeid.

Märgime, et müraallikate liitmisel pole mürataseme kasv ka lineaarne, müraallikate kahekordistudes kasvab müratase vaid 3 dB. Näiteks liikluspäärtuse kasvades kaks korda, suureneb müratase vaid 3 dB.

Palume detailplaneeringus täiendada ptk 6.3.2. „Mürakaitse leevendamise meetmed“ ning märkida õigusaktidest tulenevalt lubatud maksimaalne helirõhutase ja tingimused, millega arvestada tehnoseadmete ja äri- ja kaubandustegevuse planeerimisel. Siiski juhime tähelepanu, et need tingimused tulenevad õigusaktidest ning on täitmiseks ka siis, kui neid ei ole detailplaneeringus eraldi välja toodud. Märkime, et detailplaneeringu muutmine vastavalt sellele ettepanekule ei ole põhimõtteline muudatus ning vajadust ei ole seetõttu detailplaneeringut uuesti vastu võtta ja avalikustada.

Kavandatavate hoonete paigutus Tallinna ringtee ja elamute vahele loob täiendava hoonestusfrondi, mis katkestab heli 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 liikluspäärtuse 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.

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 (konkreetse ülennu ajal) esinev müratase ületada siinkohal toodud väärtusi 20-30 dB (üksikute eriti mürarikaste lennukite puhul veelgi rohkem).

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 müratundlikke alasid. Olemasolevad elamud paiknevad raudtee ja planeeritava ala vahel, mistõttu ei ole planeeringulahenduse elluviimisel, oodata elamute müraolukorra kumulatiivset halvenemist raudteemürast tulenevalt.

Soodevahe sõlmjaama müra on hinnatud eraldi töös „Soodevahe kuivsadama ja infrastruktuuri hoolduskeskuse eelprojekti ja tehnovõrkude tööprojekti koostamine. Keskkonnamüra mõju ehituse ja kasutamise ajal“. Töös esitatud arvutustulemuste alusel jäävad sõlmjaamaga seotud müratasemed müratundlike hoonete juures: ehitusaegses olukorras päevasel ajal $L_d \leq 50$ dB ja öisel ajal $L_n \leq 45$ dB. Opereerimisaegses olukorras päevasel ajal $L_d \leq 50$ dB ja öisel ajal $L_n \leq 45$ dB. Aruande põhijäreldusena on esitatud: Kumulatiivse müra hindamise puhul ilmneb akustilise keskkonna olemasolevaid tingimusi käsitlevatest andmetest ja maakeskkonna tüüpilistest müratasemetest, et hinnangulised heitkogused on samal tasemel olemasolevate müratasemetega. Kuna puuduvad üksikasjalikumad andmed olemasoleva müra kohta, et hinnata iga juhtumi puhul eraldi heitkoguste müra ja taustamüra suhet, siis eeldatakse, et kaebusi ei ole oodata. Siiski soovitatakse eespool esitatud väite kinnitamiseks viia läbi müra seireprogramm nii ehituskui ka kasutusetaapi ajal. Võimaliku vajaduse tõttu tulevikus Soodevahe sõlmjaama alalt levivat müra leevendada on soovituslik reserveerida maa-ala Soodevahe sõlmjaama territooriumi piiril müratõkete rajamiseks kui selleks peaks tulevikus vajadus ilmnema.

Ehitusseadustiku kohaselt tuleb ehitamisel arvestada mõjutatud isikute õigustega ning rakendada abinõusid nende õiguste ülemäärase kahjustamise vastu. Ehitamisega kaasneb paratamatult teiste isikute õiguste riive, mis väljendub ehitamisega kaasnevas müras, vibratsioonis, vaatevälja vähenemises ja muus häiringus. Taolisi riiveid tuleb mõistlikus ulatuses taluda, kuid riive tekitaja peab hoolitsema selle eest et riive oleks võimalikult väike.

3. Palute hinnata planeeringu mõjusid terviklikult ja kumulatiivselt ning kehtestada elamualade kaitseks selged, siduvad ja mõõdetavad tingimused.

Vt vastust ettepanekule nr 2 ja tähelepanekute nr 1 ja 5.

4. Palute viia läbi sisuline kumulatiivsete mõjude analüüs, sh Rail Baltica trassi kavandamisest ja rajamisest tulenevate mõjude osas.

Vt vastust ettepanekule nr 2, nr 5 ja tähelepanekutele nr 12–14.

5. Palute täiendada planeeringut objekti-spetsiifilise nahkhiirte eksperthinnanguga. Leiate, et nahkhiirte mõju käsitlelus detailplaneeringus on vastuolus Keskkonnaameti seisukohaga ning seetõttu õiguslikult puudulik. Keskkonnaamet on 16.04.2024 kirjas nr 6-5/24/6915-2 märkinud, et Kalmari kinnistut kasutavad põhja-nahkhiired nii toitumis- ja/või varjealana ning rõhutanud, et tegemist on Pirita jõe piirkonnas olulise elupaigaga. Detailplaneeringu seletuskiri jõuab seevastu vastupidisele järeldusele, väites ilma objektiivse ja tõendatud aluseta, et kinnistu „arvatavasti“ ei ole oluline nahkhiirte toitumis- ja varjeala“. Juhite tähelepanu, et juhul kui planeeringu koostaja ei nõustu Keskkonnaameti hinnanguga, tuleb see pädeva ja tõendatud analüüsiga ümber lükata, mitte asendada oletusliku väitega („arvatavasti“).

Teie viidatud kirjas palus Keskkonnaamet täiendada detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) eelhinnangut (edaspidi eelhinnang) nahkhiirte

osas. Eelhinnangut täiendati, vt eelhinnangu peatükk 4: 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 Piritä 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 raie ja valgustuse ja mürarikka ehitustegevuse kavandamiseks. Keskkonnaameti arvamus on detailplaneeringus terviklikult esitatud seletuskirja peatükis 6.9. Jälgides soovitatud meetmeid ja pesitsusrahu tingimusi ei põhjusta multifunktsionaalsete ärihoonete rajamine või planeeringu kui sellise elluviimine nahkhiirtele kahju.

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

6. Palute algatada detailplaneeringule keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Keskkonnamõju strateegiline hindamine jäeti algatamata seetõttu, et detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne olulist negatiivset keskkonnamõju, mis võiks ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi. Planeeritava tegevusega ei kaasne eelhinnangu 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. Eelhinnangu punktis 5 on välja toodud, missuguste meetmetega tuleb arvestada detailplaneeringu koostamisel.

Kavandatav tegevus ei kuulu keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi *KeHJS*) § 6 lõikes 1 nimetatud tegevuste nimistusse, mille korral KSH läbiviimine on kohustuslik. Kui kavandatav tegevus ei kuulu *KeHJS* § 6 lõikes 1 nimetatute hulka, tuleb välja selgitada, kas kavandatav tegevus kuulub *KeHJS* § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade hulka. *KeHJS* § 33 lõike 2 punkti 4 alusel tuleb kaaluda KSH

algatamise vajalikkust ning anda selle kohta eelhinnang, kui kavandatakse sama seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkonda kuuluvat ja § 6 lõike 4 alusel kehtestatud määruses nimetatud tegevust.

Antud juhul kuulub kavandatav tegevus KeHJS § 6 lõike 2 punktis 10 nimetatud tegevuse alla, s.o tegemist on infrastruktuuri ehitamisega või kasutamisega. Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkti 1 kohaselt peab KSH vajalikkust kaaluma muuhulgas KeHJS § 6 lõikes 1 ning määruses 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.

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

Lisaks oli Teil veel tähelepanekuid, millele vastused esitame vastavalt Teie numeratsioonile.

1. Teete ettepaneku välistada detailplaneeringuga tööstushoonete rajamine elamupiirkonnas ning eelistada maakasutust, mis toetab elukeskkonna kvaliteeti, nagu äri- ja elamumaa sihtotstarbeline arendus. Soovitate kavandada hoonestus selliselt, et äripinnad oleksid elamualade suunas avatud ja aktiivsete fassaadidega, soodustades teenuseid pakkuva ning kogukonnale suunatud keskkonna teket. Leiate, et tööstusfunktsiooni kavandamine asula piiridesse ning eluhoonete vahetusse lähedusse ei ole kooskõlas piirkonna elamukeskkonna iseloomu ega kohalike elanike huvidega. Lisaks peate oluliseks suurema, kompaktse ja kõrghaljastusega rohevööndi või puhkeala säilitamist või kavandamist elamuala ja võimaliku äriala vahele, et tõhusalt summutada müra, vähendada tolmu ja muid häiringuid ning varjata visuaalselt hoonestust ja tagades parema ülemineku erinevate maakasutusviiside vahel. Järjest tiheneva asustusega elamupiirkonnas on sellise rohelise puhvertsooni olemasolu oluline nii keskkonnatingimuste parandamiseks kui ka elanike heaolu ja piirkonna tervikliku ruumilise lahenduse tagamiseks.

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). Detailplaneeringu lahendus võimaldab kavandada kogu alale ka vaid ärihooned, maksimaalne tootmismaa sihtotstarve on kavandatud vähem kui 40% ulatuses. Elamute kontaktvööndis on lubatud kruntidele positsiooni nr 10 ja 12 kavandada vaid selliseid äri- ja teenindusfunktsioone, mis ei põhjusta häiringuid ümberkaudsetele elanikele. Kavandatud on puhveralad nii ärimaa ja äri- ja tootmismaa vahele kui ka 11112 Lagedi-Jüri tee äärde, mille vastasküljel asuvad olemasolevad ja planeeritud elamud. Jüri tee 2 ja 2a elamud jäävad Kalmari kinnistust vähemalt 57 m kaugusele, vahele jääb Nurga kinnistu, mida antud detailplaneeringuga ei lahendata. Planeeringuga on elamualade suunas ette nähtud kaitsehaljastus, tegevuspiirangud ja arhitektuursed tingimused edasisel projekteerimisel arvestamiseks, mis tagavad sobiva ülemineku erinevate maakasutusviiside vahel. 11112 Lagedi-Jüri tee äärde tuleb hoonetele kavandada esinduslikum fassaad. Avaliku haljasala kavandamine elamute teenindamiseks ei ole äri- ja tootmismaad kavandava detailplaneeringu ülesanne.

Nõustume ettepanekuga kavandada avatud ja aktiivne hoonefront 11112 Lagedi-Jüri tee poole, et asula tänavaruumi elavdada. Palume detailplaneeringu koostajal määrata vastav tingimus ehitusprojektide koostamiseks. Märgime, et detailplaneeringu muutmine vastavalt sellele ettepanekule ei ole põhimõtteline muudatus ning vajadust ei ole seetõttu detailplaneeringut uuesti vastu võtta ja avalikustada.

2. Palute täpsustada ja vajadusel täiendada mürahinnangut.

Vt vastust ettepanekule nr 2.

3. Leiate, et liiklusanalüüs peaks tervik- ja tegelikpildi andmiseks kätkema pikemat perioodi. Märkite, et liiklusuuringud Tehase tee (tee nr 11112) ja Kalmari tee ristmikul teostati 13.09 ja 14.09.2024, mis olid reede ja laupäev. Puhkepäev toob aga liiklusanalüüsis keskmised väärtused allapoole. Samuti on peale uuringuid, 2025. aastal alustanud Kalmari teel mitu uut äri, mis on kasvatanud antud piirkonna liikluskoormust. Juhite tähelepanu, et ka mürahinnang on kasutanud liiklusanalüüsi andmeid.

Küsisime uuringu koostajalt üle, seletuskirjas on kuupäevades viga, liiklusloenduse viidi läbi 12.09.2024 ja 13.09.2024, mis on neljapäev ja reede.

Liiklusanalüüs on koostatud pädeva spetsialisti poolt vastavalt Transpordiameti lähteseisukohtadele detailplaneeringu koostamiseks, kehtivale meetodikale ja planeerimispraktikale ning tugineb mõõtmistele ja prognoosimudelile. Planeeringujärgne liikluskoormus on hinnatud konservatiivselt ning uute äride võimalik mõju kajastub prognoosis. Vajadusel täpsustatakse liikluslahendusi edasisel projekteerimisel ja teekasutuse korraldamisel vastavalt kohaliku omavalitsuse juhistele.

4. Juhite tähelepanu asjaolule, et asulat läbiv 11112 Lagedi–Jüri tee on oma gabariitidelt kitsas. Sõiduteele ei ole markeeritud sõiduradasid ning tee piirneb vahetult kõnniteega, sõidutee ja kõnnitee vahel puuduvad nii kaitsepiirded kui ka haljasala. Samuti puuduvad nimetatud teel piirangud raskeveokite läbimiseks. Lisaks sõiduautode liikluskoormuse suurenemisele on reaalne raskeveokite liikluse märkimisväärne kasv. Leiate, et selline liikluskoormuse suurenemine seab ohtu asula elanike liiklusohutuse, tervise ja üldise heaolu.

Detailplaneeringuga kavandatakse olemasoleva 11112 Lagedi–Jüri tee äärde jalg- ja jalgrattatee ning ala arendaja ehitab selle tee ka välja. Planeeritavat jalg- ja jalgrattateed eraldab sõiduteest haljasriba.

Lagedi–Jüri tee gabariite ja liikluskorraldust detailplaneeringuga ei muudeta. Vastavalt Transpordiameti lähteseisukohtadele detailplaneeringu koostamiseks analüüsiti liiklusuuringus lisanduva liikluse mõju riigitee ristumiskoha läbilaskevõimele. Teostati ristmike läbilaskvuse kontrollarvutus tiptundidel arvestades nii olemasoleva kui prognoositava perspektiivse (20 aastat) liiklussagedusega. Uuringust selgus, et olemasoleva liiklusega läbilaskvusarvutustega muret ei ole, ka perspektiivselt on läbilaskvused tagatud. Liiklusanalüüs ei prognoosi planeeringu elluviimisel liiklusohutust halvendavat koormuse kasvu: prognoosi kohaselt on 2046. aastaks kogu liikluse kasv 1,16, sõiduautode ja pakiautode liikluse kasv 1,18, veoautode liiklus jääb samaks ja autorongide liiklus kasvab 1,17 korda.

5. Palute detailplaneering viia vastavusse üldplaneeringus määratud haljastustingimustega: näha ette krundi iga 600 m² kohta 1 puu, mille täiskasvamise kõrgus on 10 m; haljastuse protsent peab krundil olema 20%, millest elamualade kontaktalal peab olema kõrghaljastust 40%. Detailplaneeringu ptk 5.7 kohaselt tuleb krundi iga 1000 m² kohta ette näha 1 puu, mille täiskasvamise kõrgus on 10 m – see ei vasta üldplaneeringule.

Tingimus kavandada kruntidel haljastuse osakaal vähemalt 20% ja elamualade kontaktvööndis kavandada minimaalselt 40% haljasalast kõrghaljastusega on planeeringu seletuskirjas esitatud. Ebatäpsus ruutmeetrites korrigeeritakse ja viiakse kooskõlla üldplaneeringus sätestatud tingimustega.

6. Palute tõese pildi saamiseks näidata detailplaneeringus, millises mahus on ühtlustusmahuteid või viibetiike võimalik rajada planeeringus näidatud ehitus- ja

kõvakattega parkimismahtusid arvestades. Piirkond on üleujutusega hõlmatud ala, puudub teadmine, milline on pinnase vee imamisvõime ja kas kraavid, kuhu vett juhtida kavatsetakse need veed ka tegelikult vastu võtavad. Märkite, et Pirita jõe kõrge veetaseme korral valgub jõevesi pigem kraavidesse. Detailplaneeringus on kirjeldatud, et iga äri- ja tootmismaa krundile kavandada sademevee ühtlustusmahuti või viibeala (nt kraav), mille suuruse vajadus määratakse ehitusprojekti koostamisel, kui on teada täpne krundi kõvakatete pinna suurus, ühtlusala asukoht krundil määrata ehitusprojektiga koos vertikaalplaani lahendusega.

Detailplaneeringu lahenduses on ettenähtud sademevee ühtlustamine iga kinnistu sees ning igalt kinnistult väljavool piiratakse väikse läbimõdulise toruga, mis tähendab, et iga kinnistu äravool on füüsiliselt piiratud 8-10l/s peale. 12 krundi kohta on seega äravool 96-120 l/s. Kinnistutelt ära juhitud ja tänavatelt kogutud sademevesi ja/või drenaaž olenevalt ehitusprojekti lahendusest omakorda ühtlustatakse suurel läbimõduliste ja/või avatud süsteemidega ala sees enne suubumist Kirikuaru kraavi. Äravool/suubumine munitsipaalomandis oleval maal asuvasse Kirikuaru kraavi piiratakse samuti füüsiliselt väikse läbimõdulise toruga. Nende tegevuste kaudu viiakse tegelik mõju eelvoolukraavile sarnaseks tänase olukorraga, ehk eelvoolusüsteemide veebilanssi mõjutatakse minimaalselt. Ka täna langeb kinnistutele sademevett ning kinnistul asub olemasolev põllumajandusdrenaaž, läbi selle ja läbi pinnase jõuavad sademeveed ka praegu pinnasevette ja kraavi. Tänapäevase reguleerimata ja peale lahenduse realiseerimist ühtlustatud ja piiratud vooluhulk viiakse Kirikuaru kraavi suubumise kohaks ligikaudselt samaks. Kõvakattega pindade lisandumine tähendab seda, et hetkelised vooluhulgad tuleb ühtlustada ja seda ongi ettenähtud teha. Tegemist on tavapärase ehitusprojekti käigus lahendatavate küsimustega, mida huvitatud isik ka vastavalt halduslepinguga võetud kohustustele lahendab. Eelvoolukraavide osas on oodata olude paranemist, kuna on plaanis ka eelvoolukraave puhastada vastavalt halduslepingule.

7. Palute viia detailplaneeringu kooskõlla üldplaneeringu kohase ehitusjoonega, mis on siseteel min 20 m kaugusel sõiduteest, maantee ääres teekaitsevööndi piiril. Vaatamata sellele, et Transpordiamet on lubanud teekaitsevööndisse ehitamist. Samuti palute Jüri tee äärde näha ette maantee ja kergtee mulde kuivuse tagamiseks kraavid või tänapäevased haljastatud viibetiigid valingvihmade sagenemisest tulenevate mõjude vältimiseks planeeritavale alale ja lähialadele.

Viitate üldplaneeringu piirkondlike ehitustingimustele, mis on aluseks eelkõige projekteerimistingimuste koostamiseks. Selle ehitustingimuse juurde on märkusena lisatud: „²⁾ või järgida olemasolevat /planeeritud ehitusjoont“. Detailplaneeringu koostamiseks on väljastatud lähtetingimused, mille kohaselt tuleb detailplaneeringu lahenduse koostamisel hoonestusala määramisel arvestada teekaitsevööndit, krundi piire, tuleohutuskujasid, tehnovõrke ning juurdepääsuteed. Hoonestusala kaugus krundi piirist on lubatud minimaalselt 4 m. Määrata tuleb kohustuslik ehitusjoon ja näidata võimalikud hoonete asukohad. Detailplaneeringu koostamisel on lähtetingimuste ja üldplaneeringuga piirkondlike ehitustingimuste põhimõtetele arvestatud. Teekaitsevööndisse hoonestusala kavandamise ja sademeveesüsteemi lahenduse on kooskõlastanud Transpordiamet, kes on pädev asutus ja riigitee aluse maa valitseja. Detailplaneeringuga on riigitee äärde kavandatud 12 m laiune roheala koos kõrghaljastusega, detailplaneeringu seletuskirjas on märgitud: „Veeseaduse kohaselt tuleb sademevee käitlemisel eelistada lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda selle tekkekohas, vältides sademevee reostumist. Sademeveest vabanemiseks sademevee suublasse juhtimisel kasutada looduslähedasi lahendusi (nt rohealaid, viibetiike, vihmaaedasid, imbkraave jm), mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastikukujundamise kaudu, vältides sademevee reostumist. Soovitav on kasutada sademevee taaskasutamise meetmeid nt wc-poti loputusvesi.

Riigitee alusele maale sademevett ei juhita“. Lahendus täpsustatakse edasisel projekteerimisel. Lahendus täpsustatakse edasisel projekteerimisel.

8. Leiate, et tänapäevase kergliiklusvahendite rohkuse tõttu tuleb kavandada segakasutusega alade jalg- ja jalgrattateed min 3 m laiuseks. Märkite, et detailplaneeringus on jalgratta- ja jalgteed laiuseks määratud 2,5 meetrit. Samuti on 3 m laiune haljasriba liiga kitsas, et tagada kasvutingimused 10 m kõrguseks kasvavatele puudele. Soovitate jalg- ja jalgrattateede äärse haljastuse rajamise kirjeldada mitmerindelise, liigirikka haljastusena, kuhu rajatakse lisaks puudele ka põõsa- ja rohurinne.

Detailplaneeringus on kavandatud uus 3 m laiune jalg- ja jalgrattatee 11112 Lagedi-Jüri tee (Tehase tee) äärde, sh Nurga kinnistule Tehase tee ja Jüri tee ristmiku ülekäigurajani. Ala sisesed jalg- ja jalgrattateed on 2,5 m laiused, mis on väiksema liiklusega sisetänaval piisav. Kalmari tee ääres säilib olemasolev jalg- ja jalgrattatee, mis piirneb kraaviga ning seda ei ole mõistlik praegu laiendada. Jalg- ja jalgrattateede laiused kavandatakse vastavalt perspektiivsel liiklustihedusele. Haljastuslahenduse ja kergliiklusteede täpne ristlõige, sh puudega haljasriba laius ja haljastuse liigiline koosseis täpsustatakse projekteerimise käigus vastavalt kohaliku omavalitsuse juhistele. Detailplaneeringu tasandil ei ole vajalik kergliiklustee ja haljastuse ehitusprojekti tasemel (detailsusega) projekteerimine.

9. Palute kaaluda piirkonda teenindava varjendi kavandamist, sest 2026. aastast hakkab kehtima varjendite nõue.

Vastavalt „Hädaolukorra seaduse ja teiste seaduste muutmise seadusele“ tuleb avalik varjend alates 01.07.2026 rajada uutesse hoonetesse, mida külastavad rahvahulgad või mille suletud netopind on vähemalt 10 000 m², selliseid hooned selle detailplaneeringuga ei kavandata. Avalik varjumiskoht on eelkõige mõeldud neile, kes on ohuhetkel selle lähedal. Detailplaneeringus on hoonetele lubatud rajada maa-alune korrus, mis annab võimaluse rajada mitteavalik varjend. Mitteavalike varjendite rajamisega seonduv lahendatakse edaspidi hoonete projekteerimise käigus lähtudes sel hetkel kehtivast regulatsioonist.

10. Leiate, et detailplaneeringuga kavandatakse III kaitsekategooria käpalised teisaldada, käsitlemata leiukoha säilitamist ja lahendamist ruumiliselt planeeringu osana. See peegeldab lähenemist, kus loodus käsitletakse pigem takistuse kui väärtusena.

Detailplaneering ei kavanda kaitsealuse liigi elupaiga kindlat ümberasustamist. Detailplaneering on Keskkonnaameti poolt heaks kiidetud, arvamuse andmisel esitatud märkused on planeeringu seletuskirja lisatud. Keskkonnaamet märkis arvamuse andmisel oma 03.04.2025 kirjas: „Kui käpaliste elupaik jääb ehituse mõjualasse, siis tuleb taimeeksperdi abiga kindlaks teha, kas hetkel taimedele sobilik elupaik säilib uute ehitisobjektide rajamisega. Kui eksperthinnangus jõutakse järeldusele, et kasvukoht pole enam taimedele sobilik, siis on vajadusel võimalik esitada Keskkonnaametile taotlus taimede ümberasustamiseks“. Seega Keskkonnaamet ei pidanud vajalikuks ümberistutamist täpsemalt käsitleda detailplaneeringus, vaid lahendada detailplaneeringu elluviimisel. Keskkonnaameti arvamus on detailplaneeringus terviklikult esitatud seletuskirja peatükis 6.9. Vabariigi Valitsuse 15.07.2004 määruse nr 248 „Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord“ kohaselt toimub kaitsealuste liikide ümberistutamine vastavalt edaspidi Keskkonnaameti poolt tellitavas eksperdiarvamuses toodud suunistele. Detailplaneeringu koostamise käigus puudub vajadus ümberistutamise seonduva detailsemaks käsitlemiseks, kuna ümberistutamise vajadus ja täpne ulatus selgub edaspidiselt ehitusprojekti koostamise käigus. Detailplaneering loob üksnes eeldused ehitusprojekti koostamiseks ega välista ümberistutamist nii planeeringuala piires kui vajadusel selle väliselt. Kaitsealuse liigi

leiukohad ei asu kavandatava hoonestusalade piires, kuid liigi leiukohta on kavandatud transpordimaa krunt olemasolevale jalg- ja jalgrattateele ning osa juurdepääsuks kavandatavast jalg- ja jalgrattateest ning sõiduteest. Seega vajadus on ümber asustada vaid väike osa kaitsealusest liigist. Eelnimetatud transpordimaa krunt antakse detailplaneeringu realiseerimisel üle kohalikule omavalitsusele.

11. Nahkhiirte mõju käsitus detailplaneeringus on vastuolus Keskkonnaameti seisukohaga ning seetõttu õiguslikult puudulik.

Vt vastust ettepanekule nr 5.

*12. Palute läbi viia kavandatava tegevuse mõju uuring linnustikule ja alal pesitsevatele ning toituvatele liikidele, sh hinnata Rail Baltica trassi ja tööstusala rajamise kumulatiivse mõju lindudele. Märkite, et puittaimestikku hinnangu kohaselt „Lisaks põõsastikele ja puudele tundub olevat lindude pesitsusala ka ala lääneosas asuvas madalamas, vesises piirkonnas”. Kohalike elanike vaatluste põhjal pesitsevad alal ka põldlöökesed (*Alauda arvensis*) ja rukkiräägud (*Crex crex*), mõlemad liigid on EL linnudirektiivis liikide hulgas langeva arvukusega liigid.*

13. Palute tellida piirkonnas roomajate uuring, sest Teie hinnangul mitmed roomajad sh rästik, nastik, vaskuss elavad alal või/ja kasutavad seda rändeteeks. Roomajate ja kahepaiksete leiud Jüri teel antud piirkonnas on eriti sagedased kevadeti, mil on näha teed ületavaid roomajaid või on piirkonna elanikud andnud teada auto alla jäänud roomajatest. Märkite, et Eestis on kõik roomajad kaitse all.

14. Palute kaaluda planeeritavate tegevuste mõju hindamist metskitsedele ja jänestele. Juhite tähelepanu asjaolule, et ala on ka metskitsede ja halljäneste toitumis- ja /või poegimisala. Kohalike elanike vaatluste põhjal on metskitsede ja halljäneste paaritumis- ja poegimise ajal seal piirkonnas nende liikide esindajate kohtamine sage.

Planeeringuala lähipiirkond on juba hoonestatud ning inimtegevuse poolt oluliselt mõjutatud keskkond. Väited planeeringualal roomajate või metskitsede ja halljäneste võimalike elupaikade esinemise või planeeringuala rändeteena kasutamise kohta, samuti linnuvaatlused on esitatud üldisel tasandil ning nende kohta ei ole esitatud täpsemaid, objektiivselt kontrollitavaid andmeid. Loomastiku ja linnustiku uuringud käsitlevad üldiselt suurema ulatusega alasid ja seoseid rohestruktuuriga, uuringu läbiviimine ühe detailplaneeringu raames ei ole mõistlik, vaid see eeldaks käsitlemist valla või valla osa tasandil. KSH eelhinnangu kohaselt ei ole tuvastatud planeeringualal loomastiku jaoks olulisi elupaikasad ega toitumisalasid ega tuvastatud asjaolusid, mis viitaks vajadusele viia läbi roomajate uuring. Detailplaneeringu elluviimisel puudub sedalaadi keskkonnamõju, mis võiksid tingida vajaduse tegevuse mõju loomastikule eraldiseisvaks hindamiseks. Detailplaneeringuga kavandatava tegevusega seotud mõjusid mh linnustikule on käsitletud KSH eelhinnangu raames ning eraldi linnustiku uuringu algatamise vajadust ei ole tuvastatud. KSH eelhinnangu kohaselt negatiivsed häiringud lühiajalised ja lokaalsed ning piirduvad ehitusperioodiga.

Rail Baltica trassi võimalikke kumulatiivsed mõjusid on hinnatud vastava taristuprojekti raames.

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 Ratassepp 5672 3899
kristel.ratassepp@rae.ee