



**Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja
kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju
strateegilise hindamise eelhinnang**

Tallinn 2021

info@lemma.ee
LEMMA OÜ
Värvi tn 5 – A308, Tallinn, 10621
Mõjuhindangud / Environmental Assessments

Nimetus: Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang

Töö tellija: SA Ida- Virumaa Tööstusalade Arendus
Keskväljak 4, 41531 Jõhvi
Tel +372 5114 685
E-post info@ivia.ee

Töö teostaja: LEMMA OÜ
Reg nr 11453673
Harju maakond, Tallinn, Kristiine linnaosa, Värvi tn 5, 10621
Tel +372 5059914
E-post info@lemma.ee

KSH ekspert: Piret Toonpere (litsents KMH 0153)

Töö versioon: 27.09.2021

Sisukord

Sisukord	3
Sissejuhatus	5
1 Kavandatava tegevuse kirjeldus	6
2 Seotus teiste strateegiliste planeerimisdokumentidega	7
2.1 Arengudokumendid	7
2.2 Ida-Viru maakonnaplaneering 2030+	7
2.3 Üldplaneering	7
2.4 Tallinn–Narva (E20) põhimaantee trassi teemaplaneering	8
2.5 Detailplaneering	9
3 Mõjutatav keskkond	11
3.1 Üldandmed	11
3.2 Kaitsealused objektid ja -alad	12
3.3 Geoloogia ja hüdrogeoloogia	13
3.4 Rohevõrgustik	13
4 Võimalikud keskkonnamõjud	16
4.1 Mõju Natura alale ehk Natura eelhindamine	16
4.2 Mõju kaitstavatele aladele, kaitsealustele liikidele jt loodusobjektidele	16
4.3 Mõju rohevõrgustiku toimimisele	17
4.4 Loodusvarade kasutamine, jäätme- ja energiamahukus	17
4.5 Vee, pinnase või õhu saastatus, müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn	18
4.5.1 Veekasutus ja reo- ning sademevee lahendus	18
4.5.2 Õhu saastatus	19
4.5.3 Lõhn	19
4.5.4 Müra	19
4.5.5 Vibratsioon, valgus, soojus ja kiirgus	21
4.6 Mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale	21
4.7 Mõju kultuuriväärtustele	21
4.8 Avariolukordade esinemise võimalikkus	22
4.9 Lähipiirkonna teised arendused ja tegevused ning võimalik mõjude kumuleerumine	23
4.10 Muud aspektid	23

*Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu
keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021*

Järeldused	24
Kasutatud materjalid	27

Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eelhindangu koostas LEMMA OÜ (reg nr 11453673) 2021 aasta augustis. Narva-Jõesuu linnavalitsuse ettepanekute alusel täiendati eelhindangut septembris 2021.

Tööd viis läbi keskkonnaekspert Piret Toonpere, kes omab keskkonnamõju hindamise litsentsi KMH 0153. Töös osales keskkonnaspetsialist Astrid Koplímäe.

KSH eelhindamise koostamisel on lähtutud planeerimisseadusest (PlanS), keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seadusest (KeHJS), seaduse alusel Vabariigi Valitsuse 29.08.2005.a määrusega nr 224 kehtestatud „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelust“ ja erinevatest asjakohastest juhendmaterjalidest.

Eelhindangu tulemusena selgitatakse välja, kas Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu koostamisel on vajalik täiemahulise keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatamine või mitte.

Lõpliku otsuse KSH algatamise vajalikkuse osas peab tegema kohalik omavalitsus ning enne otsuse tegemist tuleb küsida (DP algatamise otsuse eelnõu ja KSH eelhindangu põhjal) seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt vastavalt KeHJS § 33 lõikele 6.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine või algatamata jätmine toimub üldjuhul üheaegselt strateegilise planeerimisdokumendi koostamise algatamisega. Kui strateegilise planeerimisdokumendi koostamise käigus selgub, et planeeritav tegevus võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju, siis tuleb KSH algatamist kaaluda ja vajadusel KSH algatada viivitamata.

Vastavalt KeHJS alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse määruse nr 224 "Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu" § 13 punktile 7, tuleb **eelhindang koostada vähemalt 1200 meetri pikkuse tehiskattega lennurajaga lennuvälja rajamise, laiendamise või rekonstrueerimise puhul**, välja arvatud KeHJS § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul (üle 2100 m pikkune rada). Antud juhul on detailplaneeringu algatamise taotluses on lennuraja pikkuseks kavandatud 1600 m. **Eelnevat arvesse võttes on antud planeeringu koostamisel vajalik KSH eelhindamise läbiviimine.**

2 Seotus teiste strateegiliste planeerimisdokumentidega

2.1 Arengudokumendid

Ida-Viru maakonna arengustrateegia 2019–2030+ sätestab lennuliiklusvõimaluste avamise kui olulise perspektiivi. Aastaks 2030 on arengustrateegia kohaselt Ida-Viru maakonnas kaasaegne ja kvaliteetne elu- ja ettevõtluskeskkond, mis tugineb puhtale looduskeskkonnale, moodsale ja mitmekesisele taristule ning kaasaegsetele energialahendustele. Selleks on vaja luua eeldused **maakonda rahvusvahelise lennujaama rajamiseks**. Võimalus saabuda tšarterlennuga avardab oluliselt maakonna turismisektori potentsiaali ning loob eeldused ööbimiste arvu kiireks kasvuks ja turismisektori investeeringute kasvuks.

Narva-Jõesuu arengukava kuni 2025 märgib lühidalt, et erinevate fondide toel peaks lennuvälja arendama. Konkreetsem arenguplaan arengukavas lennuvälja osas puudub.

2.2 Ida-Viru maakonnaplaneering 2030+

Ida-Viru maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud [Ida-Viru maavanema 28.12.2016 korraldusega nr 1-1/2016/278](#) (mida on täiendatud 08.02.2017 korraldusega nr 1-1/2017/25).

[Maakonnaplaneering](#) näeb ette Ida-Virumaal, Olgina lähedal asuva Narva lennuvälja säilimise ja edasiarendamise. Planeeringulahendus näeb ette vajadusel Narva lennuvälja lennuraja pikendamise 2000 meetrini. Edasisel planeerimisel tuleb arvestada Narva ja Jõhvi lennuväljade lähiümbruse piirangupindadega. Lennuväljade rekonstrueerimisel ja laiendamisel tuleb tähelepanu pöörata mürahäiringu vältimisele ning vajadusel leevendusmeetmete väljatöötamisele. Ka pikemas perspektiivis nähakse lennuvälja eelkõige maakondlikke vajadusi teenindavate hobilennuväljadena, mis võimaldavad elavdada piirkonna majandust.

Maakonnaplaneeringus välja toodud tingimused lennuväljade arendamiseks:

1. Lennuohutuse tagamiseks tuleb kõik planeeritavad ja projekteeritavad üle 45 m kõrgused ehitised (sh tuulegeneraatorid, mobiilsidemastid) kooskõlastada Lennuametiga. Täpsemad piirangud ja kitsendused sätestatakse õigusaktiga.
2. Narva ja Jõhvi lennuvälja rekonstrueerimine tuleb kooskõlastada Lennuametiga.

Maakonnaplaneering näeb ette Narva lennuvälja säilimise ja edasiarendamise. Seega vastab kavandatav tegevus maakonnaplaneeringus sätestatule.

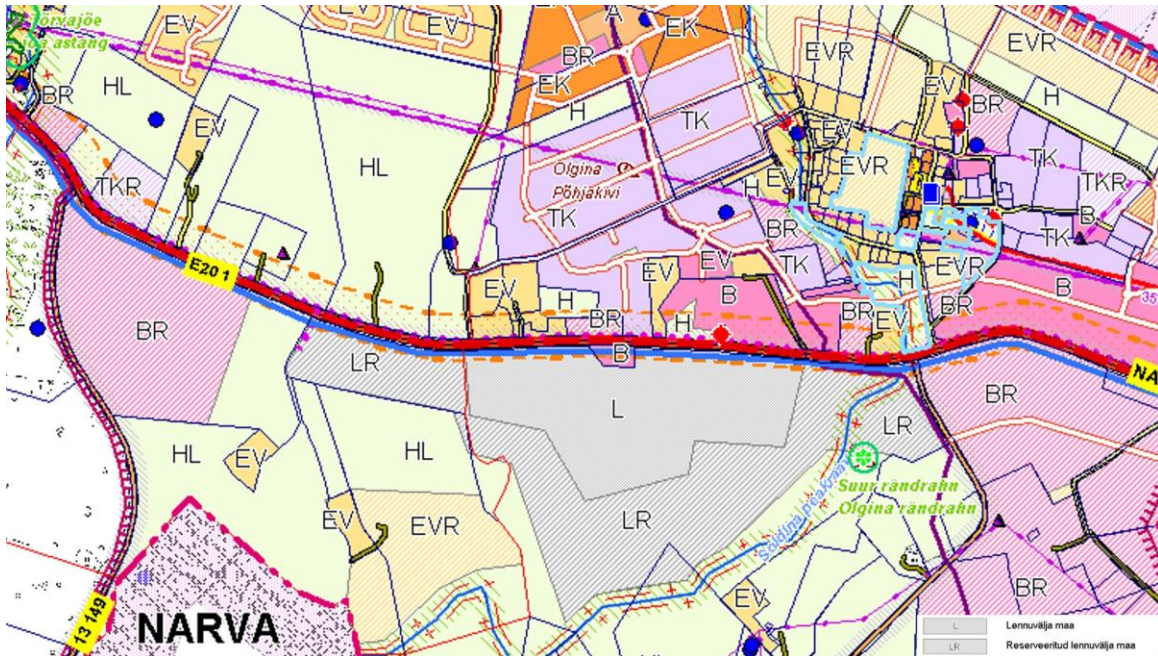
2.3 Üldplaneering

Detailplaneeringu ala jääb alates 1. jaanuarist 2018 Narva-Jõesuu ja Vaivara valla liitumise tulemusel tekkinud Narva-Jõesuu linna territooriumile, kuid värske üldplaneeringu kehtestamiseni kehtib alal Vaivara valla üldplaneering, mis on kehtestatud [Vaivara Vallavolikogu 26.08.2010 määrusega nr 11](#).

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

Kehtivas üldplaneeringus on detailplaneeringu ala maakasutuse juhtotstarbeks määratud lennuvälja maa ja reserveeritud lennuvälja maa (Joonis 2). Seega vastab kavandatav tegevus üldplaneeringu sätestatule. Detailplaneeringu koostamine lennuvälja rajamiseks on üldplaneeringuga kooskõlas.

Narva-Jõesuu Linnavolikogu 19.12.2018 [otsusega nr 71](#) on algatatud Narva-Jõesuu linna üldplaneeringu koostamise ja Narva-Jõesuu linna üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise. Käesoleva eelhindangu koostamise perioodil oli üldplaneering koostamisel.



Joonis 2. Väljavõte Vaivara valla üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarvetest.

2.4 Tallinn-Narva (E20) põhimaantee trassi teemaplaneering

Detailplaneeringu ala kattub osaliselt Tallinn–Narva (E20) põhimaantee trassi puhveralaga (Joonis 3). Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“ on heaks kiidetud regionaalministri 06.03.2013 kirjaga nr 13-2/22-10. Pärast Ida-Viru maakonnaplaneeringu 2030+ kehtestamist on nimetatud teemaplaneering uue Ida-Viru maakonnaplaneeringu 2030+ lisa 2.

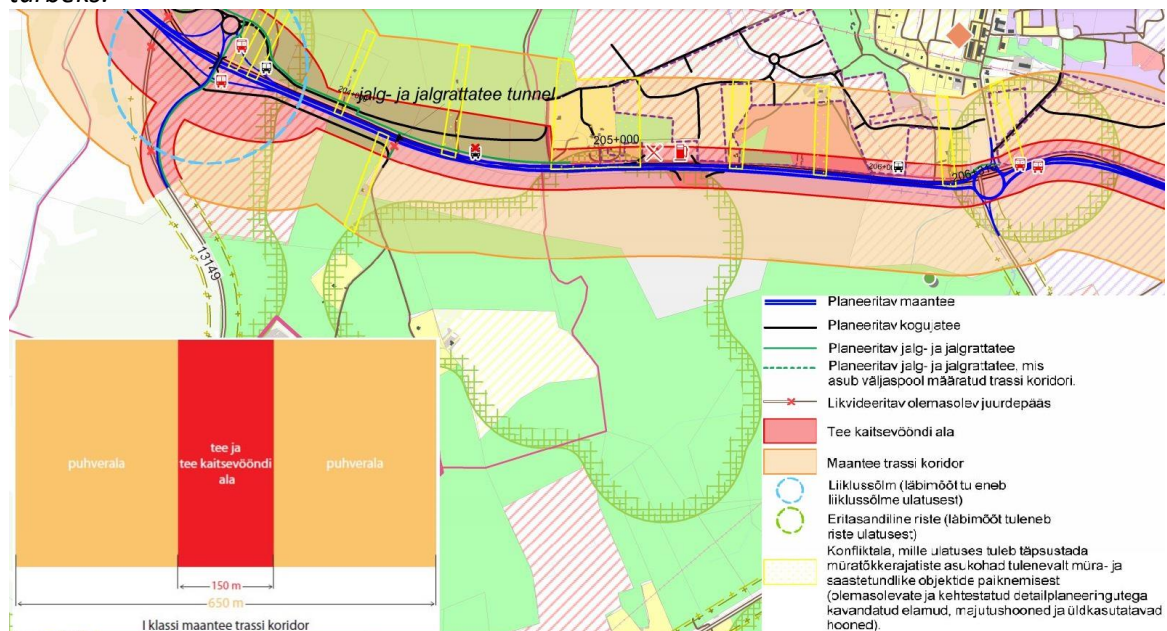
Teemaplaneeringu kaardil joonistub lennuvälja juhtotstarbega maa-ala välja sarnaselt üldplaneeringu kaardile. I klassi maantee väljaehitamisega seotud rajatisi (kergliiklusteid, bussipeatusi, eritasandil ristmikke jne) antud detailplaneeringu alale teemaplaneeringuga ette ei ole nähtud. Trassi puhverala sisse jääb peamiselt planeeritav lennurada. Muud planeeritavad ehitised jäävad puhveralast lõuna suunas. Teemaplaneeringu seletuskiri ütleb, et trassi koridori puhveralas tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada maanteeliiklusest tulenevate mõjudega, nagu võimalik müra ja õhusaaste. Seetõttu ei ole puhveralas soovitatav müra ja saastetundlike objektide rajamine. Lennuvälja rajamine ei ole müra ja õhusaaste tundlik objekt. Seoses perspektiivse I klassi maantee väljaehitamisega on

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

teemaplaneeringus ette nähtud mitmeid müratõkke rajatisi maanteest põhja suunas, mis vähendaks tulevikus koos maanteemüraga ka lennuväljalt leviva müra mõjuulatust.

Juhul, kui põhimaantee trassi koridorist kaugemale jäävad arendusalad vajavad juurdepääsu põhimaanteele, tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada Tallinn-Narva maantee teemaplaneeringus väljatöötatud lahendusega. Detailplaneeringu eskiisjoonisel kujutatud juurdepääsutee asukoht ei lähe konflikti Tallinn-Narva maantee teemaplaneeringuga.

Teemaplaneeringu KSH aruande peatükk 4.1.5 puudutab antud detailplaneeringu ala järgmiselt- *reserveeritud on endised lennuväljad lennuklubi, eralennukite ja helikopterite tarbeks. Vana-Olgina lennuvälja maadele on riik esitanud taotluse maa riigiomandisse seadmiseks, et edaspidi kasutada lennuvälja ka lähiriikide tšarterreiside, kaubaveo jms tarbeks.*



Joonis 3. Tallinn–Narva (E20) põhimaantee trassi koridori paiknemine detailplaneeringu alal. Allikas: Transpordiamet.

Detailplaneering ei ole vastuolus teemaplaneeringuga. Detailplaneeringu koostamisel tuleb teha koostööd Transpordiametiga.

2.5 Detailplaneering

Taotletaval planeeringualal on algatatud Olgina lennuvälja maa-ala detailplaneering Vaivara Vallavalitsuse 19.10.2010 a korraldusega nr 253. Sama korraldusega algatati planeeringule ka KSH. Detailplaneeringu toonase eskiisi alusel kavandati alale:

- peastardirada
- ruleerimisrada
- perroon
- autode parkla koos juurdesõiduteega
- helikopteri stardiala koos juurdepääsuteega
- statsionaarne konteinertankla mahutavusega kuni 2 tonni

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

- konteinertankla juurdepääsutee
- lennujuhtimishoone
- angaarid õhusõidukite hoidmiseks ja hooldamiseks.

KSH algatamist puudutavast dokumentatsioonist on arusaadav, et kavandati pikemat kui 2100 m lennurada, mille puhul on KSH läbiviimine kohustuslik.

Planeeringu edasist menetlust teadaolevalt toimunud ei ole.

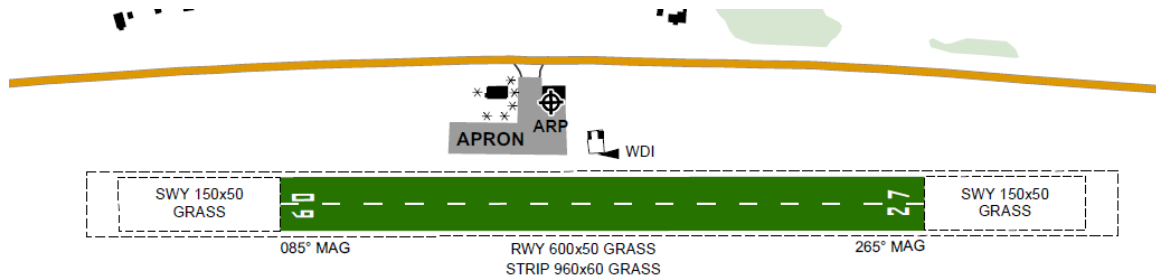
Samale alale uue detailplaneeringu algatamisel tuleb omavalitsusel eelmine menetlus lõpetada.

3 Mõjutatav keskkond

3.1 Üldandmed

Detailplaneeringu ala moodustab Narva-Jõesuu linnas, Soldina külas asuvast Lennuvälja katastriüksusest (katastritunnus 85101:003:1275, pindala 125,99 ha, sihtotstarve 100% transpordimaa) ligikaudu 16,87 ha. Kõlvikulise koosseisu osas asub planeeringuala peamiselt haritavaal maal ja vähesel määral looduslikul rohumaal ja metsamaal. Maaüksusel paikneb ehitisregistri andmetel üks ehitis- maakaabelliini alajaam ja üks rajatis- puurkaev (PRK0013578) (Joonis 5). Nimetatud objektid asuvad planeeritud lennurajast põhja suunas ja ei kattu kavandatavate rajatistega.

Alal paikneb käesoleval ajal Narva lennuväli (Joonis 4). Tegu on murukattega lennuväljaga, mis töötab käesoleval ajal ainult 01.05-31.10. Lennuraja pikkus on 600 m (lennuriba pikkus 960 m), laius 50 m. Lennuvälja kandevõime on 7000 kg. Lennurada on valgustamata.



Joonis 4. Narva lennuvälja olemasolev lennurada. Joonise alus: Aerodrome chart - ICAO

Detailplaneeringuala piirneb järgmiste maaüksustega:

- põhja suunas Tallinn-Narva riigimaanteeaga, mis kulgeb järgmistel katastriüksustel: 1 Tallinn-Narva tee T9 (85101:003:0248) ja 1 Tallinn-Narva tee T10 (85101:003:0249); Ilmajaama katastriüksusega (85101:003:1256), mis on 100% ühiskondlike ehitiste maa ja katastriüksusega nr 85101:003:0130, mis on 100% ärimaa sihtotstarbega;
- ida suunas katastriüksusega 13148 Narva-Arumäe tee T1 (85101:003:0254);
- lääne suunas Oksa tee katastriüksusega (51401:001:0479);
- lõuna suunas piirneb planeeringuala maatulundusmaa katastriüksustega va. Pikapõllu katastriüksus (85101:003:0444), mis on 100% elamumaa.

Lähim elamumaa kinnistu piir asub Lennuvälja katastriüksusest linnulennult u 48 m kaugusel põhja suunas.

Lennuvälja kinnistust põhja suunas, Tallinn-Narva maanteest üle tee leidub mitmeid arenevaid Olgina aleviku elamupiirkondi, kus lisaks olemasolevatele üksikelamutele on kehtestatud detailplaneeringuid peamiselt eramute ja ridaelamute rajamiseks, detailplaneeringu alast u 1,6 km ida poolt algab Narva linna tiheasustusala ja 650 m edela suunas algab tiheasustusega ala, mis jääb haldusjaotuse kohaselt samuti Narva linna territooriumile.

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

Maaüksusel puudub detailplaneeringu algatamise taotluse kohaselt elektriliitumine ning vee- ja kanalisatsiooniga liitumine. Maaüksuse piiresse jääb D-kategooria gaasitorustik (alates 200mm kuni 500mm (A25-D01/107+01)) ja puurkaev (katastri nr 13578, KKR kood PRK0013578, sanitaarkaitsealaga 50m).

Detailplaneeringu ala paikneb trassidega varustatud piirkonnas ja seda on võimalik tehnovõrkudega liita. Ala ei ole kaetud maaparandussüsteemidega.

3.2 Kaitsealused objektid ja -alad

Planeeringualale jääb üks kaitstav looduse üksikobjekt - Suur rändrahn; Olgino rändrahn (KLO4000967) (Joonis 5). Nimetatud rändrahn on inventeeritud ka pärandkultuuriobjektina nime all „Äksi kivi“ (851:KON:012).

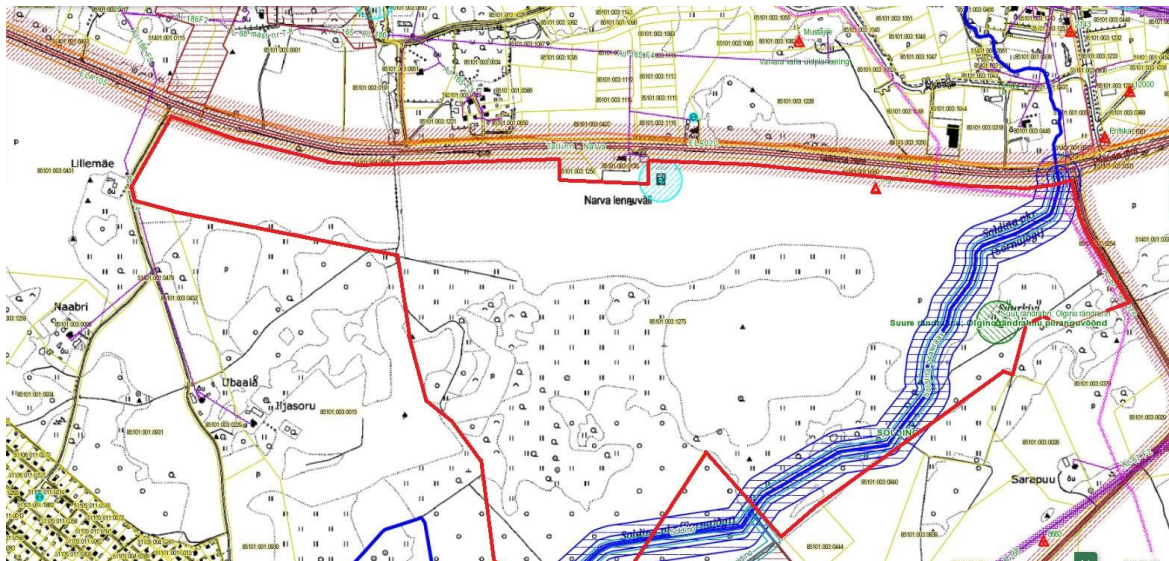
Alal ei paikne muinsuskaitsealade alusel kaitstavaid kultuuriobjekte.

Muid kaitsealuseid objekte, kaitse- ja hoiualasid, Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid, kaitsealuste liikide leiukohti planeeringu alale, ega selle lähiumbrusesse ei jää.

Planeeringuala lõunaosas paikneb EELIS Natura elupaikade kaardikihi alusel 5,4 ha suurune elupaigatüübi 6280* (loopealsed) eraldis. Eraldis jääb vähesel määral kattuvaks kavandatava õppesõiduplatsi alaga. Kaardiandmed tuginevad 29.09.2000 a inventuurile. Tegu on võsastuva niidualaga, mis ei ole hõlmatud Natura võrgustiku alade hulka. Tundub ka, et koosluse määrang ei ole tervikuna korrektne. Vähemalt käesolevaks ajaks on eraldis osaliselt võsastunud ja ei vasta enam elupaigatüübi tunnustele.

Lähimad kaitstavad alad asuvad planeeringualast u 3 km ida suunas, milleks on Narva jõe alamjooksu hoiuala (KLO2000089) ja Struuga loodusala (RAH0000602).

Detailplaneeringu ala läbib idaosas Soldina peakraav (VEE1065800) (Joonis 5).



Joonis 5. Planeeringuala paiknemine piiranguid põhjustavate objektide suhtes. Alus: Maainfo kaardirakendus.

3.3 Geoloogia ja hüdrogeoloogia

Mullastiku kaardi alusel paikneb planeeringuala peamiselt väga õhukeste ja õhukeste paepealsete ning gleistunud paepealsete muldade piirkonnas. Üksikutes liigniisketes kohtades esineb küllastunud ja küllastumata turvastunud muldasid. Planeeringuala pinnakatte settetüübiks on põhjaosas õhukese pinnakattega ala (<1 m), ida pool levib moreen, liivsavi ja saviliiv kividega ning rähk ja lõunaosas soosetted ning turvas. Planeeringuala aluspõhi koosneb põhjaosas ja idapoolses nurgas Kunda lademe liivakast, glaukoniitsest, raudooididega lubjakivist ning kesk- ja lõunaosas Aseri lademe lubjakivist (raudooididega).

Lähtuvalt geoloogilisest ehitusest alal põhjavee looduslik kaitstus maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes praktiliselt puudub.

3.4 Rohevõrgustik

Rohevõrgustiku määratlemise esialgne alusdokument antud piirkonnas on Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering ["Asustust ja maakasutust suunavad keskkonningimused"](#), mis on kehtestatud maavanema 11.07.2003 korraldusega nr 130. Pärast Ida-Viru maakonnaplaneeringu 2030+ kehtestamist on „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonningimused” uue Ida-Viru maakonnaplaneeringu 2030+ lisa 5.

Eelpool nimetatud teemaplaneeringu eesmärk oli anda alus järgnevate maakonna-, omavalitsuste üldplaneeringutele, samuti erinevatele arengukavadele jms inimtegevust suunavatele dokumentide koostamisele.

2010. a. kehtestatud Vaivara valla (tolleaegse haldusjaotsue kohaselt) üldplaneering tugines rohevõrgustiku määratlemisel eelpool nimetatud teemaplaneeringule. Valla üldplaneeringus on rohelist võrgustikku kohandatud vastavalt valla üldplaneeringu mõõtkavale. Seetõttu on võrgustiku alade ja koridoride piire muudetud või täpsustatud, et vältida konflikte olemasoleva katastri järgse maakasutusega. Piiride täpsustamisel oli eesmärk tagada võrgustiku reaalne toimimine ja sidusus. Rohevõrgustiku piiride täpsustamisel lähtuti sellest, et võrgustik hõlmaks endas nii tuumala, koridore kui ka vajalikke puhveralasid. Üldplaneeringu kaardil tuumala, koridore, ega puhveralasid omavahel ei eristatud.

2016. a. kehtestatud Ida-Viru maakonnaplaneering 2030+ täpsustab seletuskirja kohaselt omakorda rohevõrgustiku piire, lähtudes nii maakonna arengu kui rohevõrgustiku sidususe ja edaspidise toimimise vajadusest. Rohevõrgustiku kasutamistingimuste põhimõtteid maakonnaplaneering oluliselt ei muuda.

Järgnevas tabelis on võrreldud kehtiva maakonnaplaneeringus ja üldplaneeringus sõnastatud tingimusi rohevõrgustiku aladel ehituse- ja maakasutuse suunamiseks, mis võivad antud arenduse puhul mingilgi määral arutuse alla tulla. Maakonnaplaneering annab siinkohal suunised, millega peab arvestama järgmise üldplaneeringu koostamisel.

Ida-Viru maakonnaplaneeringu 2030+ - tingimused üldplaneeringute koostamiseks	Kehtiva üldplaneeringuga määratud roheline võrgustiku alad on kavandatud järgmiste ehitus- ja maakasutustingimustega:
---	---

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

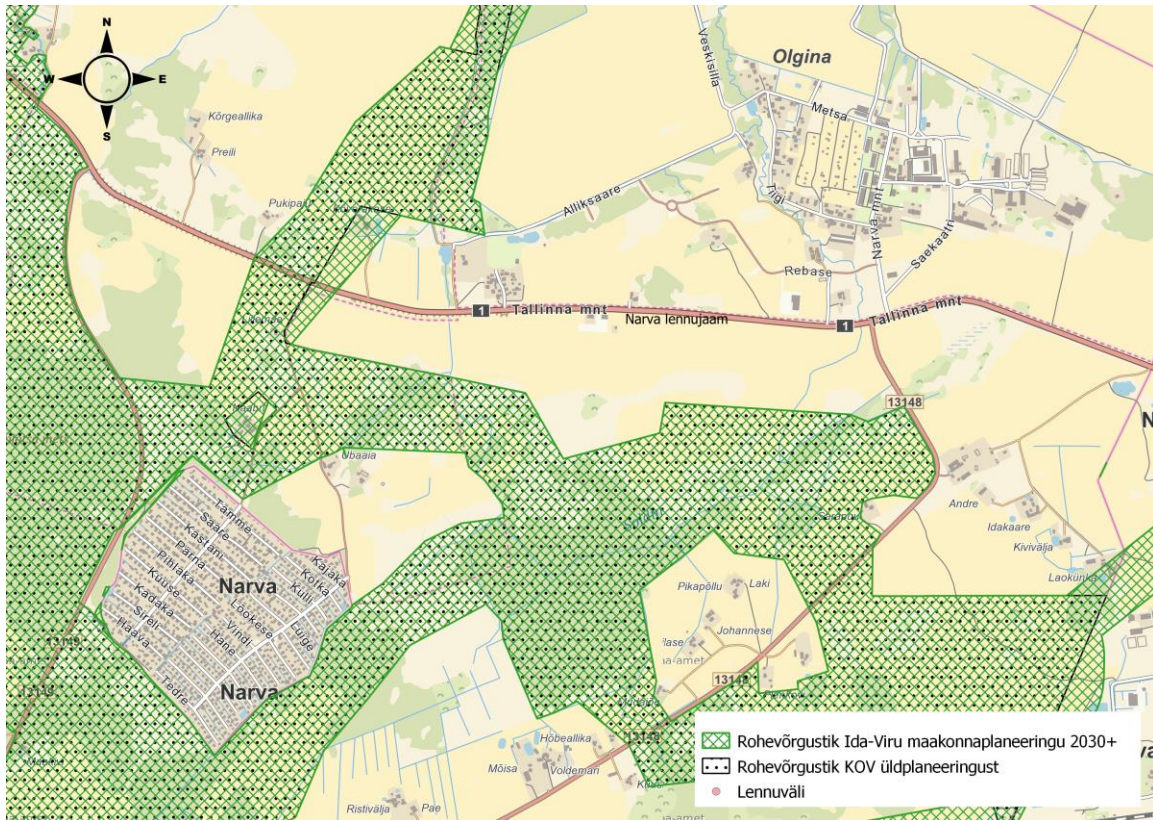
Rohelise võrgustiku funktsioneerimiseks ei tohi looduslike alade osatähtsus tuumaladel langeda alla 90%.	Säilitada tuleb rohelise võrgustiku terviklikkus ja vältida terviklike loodusalade killustumist. Rohelise võrgustiku aladel tuleb vältida kompaktsama asustuse tekkimist ja ulatuslikumaid uusehitisi (va talukohad ja üksikud elamud hajaasustusviisil). Peamiseks nõudeks on see, et looduslike ja/või poollooduslike alade osatähtsus rohevõrgustikul ei tohi langeda alla 80% maaüksuse pindalast;
Tuumalades ja koridorides võib vastavalt metsakorralduskavadele arendada majandustegevust.	Väljapool kaitsealasiid on rohelise võrgustiku metsad üldjuhul metsadeks, kus võib vastavalt metsakorralduskavadele arendada majandustegevust. Sealjuures on soovitatav võimaluse korral rohelise võrgustiku koridorides vältida lageraiet;
Metsaressursse kasutatakse säästlikult. Metsade majandamise (metsa uuendamise, kasvatamise, kasutamise ja metsakaitse) eesmärk on tagada metsa kui ökosüsteemi kaitse ja säästev majandamine. Metsa majandamine on säästev, kui see tagab elustiku mitmekesisuse, metsa tootlikkuse, uuenemisvõime ja elujõulisuse ning ökoloogilisi, majanduslikke, sotsiaalseid ja kultuurilisi vajadusi rahuldava mitmekülgse metsakasutuse võimaluse.	
Rohelise võrgustiku tugevdamiseks säilitatakse põllumaade vahel paiknevad metsaga kaetud alad, sest mets omab olulist tähtsust ökoloogilistes protsessides ning inimese kultuurilises taustas ja elulaadis.	
Uusi kompaktsed asustuse alad ei kavandata tuumaladele, asustuslad ei tohi läbi lõigata rohelise võrgustiku koridore.	Rohevõrgustiku koridori aladele ehitades peab koridori alaga risti suunas vähemalt 50 m laiune koridori riba jääma katkematuks. Lisaks peab koridori alale rajatud hoonete õuealade või maaüksuste rajatud aedade vahekaugused olema vähemalt 200 m;
Rohelise võrgustiku alal ei tohi aiaga piiratud õueala suurus ületada 0,4 ha, et tagada hajaasustusele omane avatud ruum ja ulukite vaba liikumine.	
Tegevuste elluviimisel, mis muudavad maa sihtotstarvet või kavandavad joonehitisi, tuleb tähelepanu pöörata rohevõrgustiku funktsioneerimisele.	Olulist rohelise võrgustiku muutmist ettenägeva tegevuse kavandamisel tuleb koostada keskkonnamõjude hindamine;
Kavandatavate tegevustega ei tohi kaasneda põhjavee ja pinnavee reostusohu.	Rohevõrgustiku aladele jäävate veekogude ja nende kaldaalade looduslikkus tuleb säilitada. Rohelise võrgustiku aladel ei vähendata looduskaitseesadusest tulenevat ranna või kalda ulatust ja ehituskeeluvööndit;
	Veekogude kallaste hooldamine ja kasutamine peab olema selline, et see muudaks võimalikult vähe veekogude looduslikku seisundit. Selle tagamiseks tuleb ojade, jõgede ja järvede kaldad säilitada võimalikult looduslikuna, et oleks tagatud bioloogiliselt mitmekesise ökotoni (kahe järsult erineva ökosüsteemi siirdevöönd, mis sisaldab mõlema elemente ja seepärast keskkonnalt

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

komplekssem või liigirikkam kui kumbki neist) olemasolu ja säiliks seisu- ja vooluveekogude tähtsus ökoloogiliste koridoridena;

Rohelise võrgustiku alal (v.a kaevanduste alad) tuleb säilitada looduslikud pinnavormid;

Kehtiva maakonnaplaneeringu ja üldplaneeringu rohevõrgustikku kajastava kaardimaterjali kohaselt on mõlemas planeeringus lennuvälja olemasolu ja laiendamisega arvestatud. Rohevõrgustik järgib suuresti kinnistu lõunaosast ja piiride lähedalt algava rohuma, võsastunud ja metsase ala kontuure ning Soldina peakraavi lähiümbrust (Joonis 6).



Joonis 6. Detailplaneeringu ala paiknemine rohevõrgustiku suhtes. Allikas: [Ida-Viru maakonnaplaneering 2030+](#) kaardikiht „Asustuse suunamine“.

4 Võimalikud keskkonnamõjud

4.1 Mõju Natura alale ehk Natura eelhindamine

Lennuvälja katastriüksusele ega selle vahetus lähedusse ei jää Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid. Lähim Natura 2000 ala, Struuga loodusala (RAH0000602), jääb planeeringualast u 3 km kaugusele ja kattub Narva jõega. Narva jõgi on selles piirkonnas inventeeritud Natura elupaigatüübina 3260 (jõesed ja ojad).

Struuga loodusala kaitstavad elupaigatüübid on jõed ja ojad (3260) ja lamminiidud (6450), liigid, mille isendite elupaiku kaitstakse on saarmas (*Lutra lutra*), paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*), tõmmuujur (*Graphoderus bilineatus*), rohe-vesihobu (*Ophiogomphus cecilia*), harilik tõugjas (*Aspius aspius*), harilik hink (*Cobitis taenia*), harilik võldas (*Cottus gobio*), harilik vingerjas (*Misgurnus fossilis*), jõesilm (*Lametra fluviatilis*) ja lõhe (*Salmo salar*).

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu (väikelennuvälja rajamine ja käitamine koos seda teenindavate hoonete ja rajatistega) ja paiknemist (jääb Natura alast 3 km kaugusele), siis on tugevalt ebatõenäoline, et antud detailplaneeringuga kavandatav tegevus mõjutaks Natura ala kaitse-eesmärke, sh elupaikade seisundit ja kaitstavate liikide seisundit, negatiivselt. **Tegevusega ei kaasne mõjusid Narva jõele ja seal elutsevatele liikidele. Välistatud on ka negatiivne mõju Natura ala terviklikkusele.**

4.2 Mõju kaitstavatele aladele, kaitsealustele liikidele jt loodusobjektidele

Planeeringualal ei ole registreeritud kaitsealuste liikide leiukohti ega kõrge väärtusega taimekooslusi. Sellest lähtuvalt ei ole oodata olulist mõju kaitsealustele liikidele.

Planeeringualal paikneb üks kaitstav looduse üksikobjekt (sh ka Ürglooduse raamatu objekt) - Suur rändrahn; Olgino rändrahn (KLO4000967) (Joonised 5 ja 7) ja seda ümbritsev piiranguvöönd (50 m). Rändrahnu mõõtmed: 7,5x3,0x4,5 m, ümbermõõt 21 m.

Vastavalt Keskkonnaministri 02.04.2003 määrusele nr 27 "Kaitstavate looduse üksikobjektide kaitse-eeskirja" § 1 lõikele 2 on üksikobjekti kahjustamine keelatud. Vastavalt eelpool mainitud määruse § 6 kohaselt on üksikobjekti valitseja igakordsel nõusolekul üksikobjekti ümbritsevas piiranguvööndis lubatud teatud tegevused, aga selleks peab § 7 kohaselt loa, projekti või kava kooskõlastuse taotleja esitama valitsejale kirjaliku taotluse. Nimetatud kaitstava looduse üksikobjekti valitsejaks on Keskkonnaamet.

Detailplaneeringu eskiisjoonise kohaselt paikneb rändrahn lennuvälja juurdepääsutee läheduses, sellest lõunas. Kui kavandatav juurdepääsutee jääb rändrahnu ümbritsevasse piiranguvööndisse, on plaanitud tegevusteks vajalik Keskkonnaameti nõusolek. Samas on võimalik planeeringu koostamisel objektiga arvestada ning selle säilimine tagada.



Joonis 7. Olgino rändrahn. Allikas: EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem).

Planeeringualale ja selle kontaktvööndisse ei jää looduskaitsealade alusel kaitstavaid alasid. Käsitletaval alal puuduvad ka kaitsealuste liikide teadaolevad leiukohad.

Eelnevast lähtuvalt olulist negatiivset mõju kaitstavatele aladele, kaitsealustele liikidele jt loodusobjektidele ei avaldata.

4.3 Mõju rohevõrgustiku toimimisele

Detailplaneeringu algatamise taotlusega hõlmatud kinnistule jääb osaliselt kehtiva üldplaneeringu kohane rohekoridor. Rohekoridori peamine ülesanne on tagada rohevõrgustiku sidusus, kaasa aidata tugialade kõrge elurikkuse säilimisele, vähendada elupaikade hävimise ja killustumise mõju elustikule. Rohekoridorid on vajalikud tagamaks ulukite vaba liikumist rohevõrgustiku tuumalade vahel.

Detailplaneeringu eskiisjoonise kohaselt jääb kavandatav lennuvälja taristu rohevõrgustiku alast valdavalt väljaspoole. Kattuvus esineb vähesel määral kavandatava õppesõiduplatsi alaga. Arvestades planeeringuala suurust ning kavandada soovitavaid ehitisi, siis on võimalik paigutada nii lennuväli kui ka õppesõiduplats väljaspoole rohevõrgustiku ala. Rohekoridorina on piirkonnas olulised Soldina peakraavi kaldaalad, mis tuleb planeeringus säilitada hoonestuse vabana (kraavi ehituskeeluvööndi vähendamise ei ole antud ala puhul põhjendatud) ning rohekoridori alale ei tohi rajada ulukite liikumist halvendavaid piirdeid ega muid rajatisi. Tingimuste jälgimisel ei ole oodata olulist negatiivset mõju rohevõrgustiku toimimisele.

4.4 Loodusvarade kasutamine, jäätme- ja energiamahukus

Hoonete ja rajatiste rajamisel ja kasutamisel tarbitakse paratamatult loodusvarasid (nt maa, veeressurss, energia, ehitusmaterjalid), kuid arvestades ehitusmahte, ei põhjusta see nende varude kättesaadavuse vähenemist mujal. Vähesel määral avaldatakse mõju metsale, kuna kavandatav ala on väikesel pinnal kaetud metsaga, mis tuleb raadata enne ehitustegevuse algust. Raadatava ala suuruseks on maksimaalselt 5800 m². Tegu ei ole metsa vääriselupaiga tunnustele vastava alaga ega muul viisil väärtusliku (nt aktiivses puhkemajanduslikus kasutuses oleva) kooslusega. Seega võib mõju pidada mõõdukalt negatiivseks.

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

Ehitustegevusega kaasneb ehitusjätmete teke. Antud planeeringu puhul pole oodata jäätmeteket mahus, mis võiks ületada piirkonna keskkonnataluvust.

Ehitusjätmete valdaja peab rakendama kõiki tehnoloogilisi võimalusi ehitusjätmete liigiti kogumiseks tekkekohas, korraldama oma jätmete taaskasutamise või andma jätmed käitlemiseks üle jäätmeluba omavale isikule ning rakendama kõiki võimalusi ehitusjätmete taaskasutamiseks. Jätmete käitlemise (sh kogumise) korraldamisel lähtutakse jäätmeseadusest ja kohaliku omavalitsuse poolt kehtestatud nõuetest.

Jäätmete ke kasneb ka lennuvälja kasutusperioodiga. Tekkivad jätmed tuleb üle anda jäätmekäitlejale. Juhul kui jäätmekäitlus korraldatakse vastavalt jäätmeseadusele ja omavalitsuse jäätmehoolduseeskirjale, ei ole oodata sellest tulenevat olulist keskkonnamõju.

Jääkreostuse olemasolu kohta antud alal andmed puuduvad. Arvestades kinnistu varasemat maakasutust ei saa välistada, et lennuraja pinnas võib kohati olla reostunud kütusega. Sellest lähtuvalt tuleb ehitustegevuse käigus jälgida praeguselt lennuraja osalt eemaldatava pinnase seisundit ning selle reostuse kahtluse korral teostada reostusanalüüsid. Reostuse esinemisel tuleb pinnas anda üle edasiseks käitlemiseks jäätmekäitlejale.

4.5 Vee, pinnase või õhu saastatus, müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

4.5.1 Veekasutus ja reo- ning sademevee lahendus

Detailplaneeringuala läbib idaosas Soldina peakraav. Ehitusaegsed ajutised laoplatsid ja kütuse hoidmise alad ning ehitusmasinate parkimiskohad ei tohi olla rajatud lähemale kui 50 meetrit veekogust. Ehitustööd peavad olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette. Planeeringuala läbiva Soldina peakraavi osas tuleb järgida kehtivaid veekaitselisi kitsendusi. Ehituskeeluvööndi laius Soldina peakraavil on antud lõigus 25 meetrit. Ehituskeeluvööndi vähendamine on ebasoovitav. Looduskaitseaduse § 38 lõike 5 punktide 8 ja 9 kohaselt ei laiene ehituskeeld kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud tehnovõrgule ja -rajatisele ja sillale.

Lennuvälja veevajadus ja heitvee ärajuhtimine planeeritakse detailplaneeringu algatamise taotluse kohaselt lahendada ühisveevärgi- ja kanalisatsiooniga liitumisega. Planeeringualal paikneb ka puurkaev. Veeseaduse § 187 punkti 2 kohaselt on veeloa kohustus, kui võetakse põhjavett rohkem kui 150 m³ kuus või rohkem kui 10 m³ ööpäevas. Kuna kinnistul lokaalset veevõttu ei kavandata, siis eeltoodust lähtuvalt pole vaja taotleda ka keskkonnaluba vee erikasutuseks.

Arvestades reovee kavandatavat käitluslahendust (ühiskanalisatsioon), ei ole oodata olulist negatiivset mõju veekeskkonnale. Juhul kui detailplaneeringu koostamisel osutub vajaduseks lokaalse reoveekäitluslahenduse kasutamiseks, siis tuleb tagada selle vastavus keskkonnakaitseõuetele.

Detailplaneeringu algatamise taotlus ei esita sademevee käitluslahendust. Arvestades ala suurt territooriumit, siis on võimalik sademevesi immutada ja/või juhtida kraavidesse. Kuna

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

kavandatavad kõvakattega aladel ei saa välistada teatud ohtu reostumiseks kütuste ja õlidega, siis **kõvakattega aladelt tulev sademevesi tuleb puhastada enne immutamist või suublasse juhtimist õlipüüduriga.**

Reostuse vältimise meetmete rakendamisel ei ole oodata kavandatava tegevusega kaasnevalt mõju pinna- ja põhjavee kvaliteedile.

Tegevus avaldab vähesel määral mõju pinnase veerežiimile. Mullakaardi alusel leidub alal ajuti liigniiskeid alasid ja turvastunud muldasid. Liigniiskele alale ehitamine eeldab lokaalset kuivendust. Samuti ei ole sellisesse pinnasesse võimalik sademevett imutada. Ehitustegevusega kaasneva kuivenduse mõju on üldjuhul lokaalne (ulatus piirneb u paarikümne meetriga ehitusala servast). **Seega on tegu lokaalse mõjuga, mis ei põhjusta ulatuslikke muutusi veerežiimis laiemalt.** Alalt pinnase- ja sademevee juhtimisel olemasolevasse kraavitusse tuleb lahendada vastava projektiga ning tagada, et ärajuhitava vee vastuvõtuvõime on piisav (vajadusel näha ette kraavide puhastamine vms).

4.5.2 Õhu saastatus

Planeeringu elluviimiseaegsed (ehitusaegsed) mõjud õhukvaliteedile on lühiajalised ning lokaalsed (võimalik tolm puistematerjali laadimisel, sõidukite liiklus jms). **Kavandatava tegevuse olulised käitamisaegsed mõjud välisõhus seisundile puuduvad.**

4.5.3 Lõhn

Kavandatud tegevusega ei kaasne ei ehitus- ega kasutusaegset lõhnahäiringu teket.

4.5.4 Müra

Kavandatud ehitustegevusega ei kaasne olulist müra, mis võiks põhjustada häiringuid väljaspool planeeringuala. Küll aga tekitavad müra lennukid kasutusperioodi jooksul seal maanduvad ja õhku tõusvad lennukid ja helikopterid. Lennuvälja kasutusaegse **müra võimalikku mõju võib pidada käsitletava detailplaneeringu puhul kõige olulisemaks aspektiks.**

Välisõhus leviva müra hindamist reguleerib atmosfääriõhu kaitse seadus ja müra normtasemeid sama seaduse § 56 lg 4 alusel kehtestatud keskkonnaministri 16.12.2016. a määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” (30.05.2020 redaktsioon) (edaspidi määrus nr 71).

Välisõhus leviv müra on atmosfääriõhu kaitse seaduse tähenduses inimtegevusest põhjustatud ning välisõhus leviv soovimatu või kahjulik heli, mille tekitavad paiksed või liikuvad allikad. Välisõhus leviva müra normtasemed on:

- müra piirväärtus – suurim lubatud müratase, mille ületamine põhjustab olulist keskkonnahäiringut ja mille ületamisel tuleb rakendada müra vähendamise abinõusid;
- müra sihtväärtus – suurim lubatud müratase uute planeeringutega aladel. Uus planeeritav ala määruse nr 71 tähenduses on väljaspool tiheasustusala või kompaktse hoonestusega piirkonda kavandatav seni hoonestamata uus müratundlik ala.

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

Müra siht- ja piirväärtused erinevad alade juhtfunktsioonide põhiselt. Mürakategooriad määratakse vastavalt üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarbele. Vastavalt üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarbele määratakse mürakategooriad järgmiselt:

- I kategooria - virgestusrajatise maa-alad;
- II kategooria - haridusasutuse, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandeasutuse ning elamu maa-alad, rohealad;
- III kategooria - keskuse maa-alad;
- IV kategooria - ühiskondlike hoone maa-alad;
- V kategooria - tootmise maa-alad;
- VI kategooria - liikluse maa-alad.

Atmosfääriõhu kaitse seaduse § 58 järgi tuleb uute planeeringute koostamisel tagada, et planeeringu elluviimisel ei ületataks piirkonna jaoks kehtestatud müra normtasest.

Liiklusemüra määruse 71 tähenduses on müra, mida põhjustavad regulaarne auto-, raudtee- ja lennuliiklus ning veesõidukite liiklus, mille puhul on arvestatud aastaringse keskmise liiklussagedusega (auto-, raudtee- ja lennuliiklus) või regulaarse liiklusega perioodi vältel.

Lennuvälja kinnistu piirneb Vaivara valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt põhja, lääne ja ida suunast vahetult transpordimaaga, millele ei rakendu müra normtasemed. Transpordimaadest edasi teisel pool teed põhja suunas ja ka kõikides teistes suundades leidub läheduses mitmeid väikeelamumaid ja reserveeritud väikeelamumaid (II kategooria ala). Lähim elamumaa algab u 48 m kauguselt põhja suunas. Lähim sotsiaalmaa on kirde suunas asuv Vaivara lasteaed (II kategooria ala), mille kaugus on u 500 m planeeringuala piirist. Väikeelamumaade ja ärimaade vahele on üldplaneeringuga ette nähtud ka mitmeid tootmismaa (laohoone või keskkonnaohutu tootmise maa) juhtotstarbeks reserveeritud alasid.

Liiklusemüra sihtväärtused II kategooria aladel (elamualadel) on 55 dB päeval ja 50 dB öösel ja piirväärtused II kategooria aladel on 60 dB ja 55 dB (teepoolsel küljel 65 dB ja 60 dB). Liiklusemüra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonete aladel ei tohi ületada päeval 85 dB ja öösel 75 dB.

Detailplaneeringuga kavandatakse olemasoleva lennuvälja arendamist – lennuraja pikendamist ja kõvakatteliseks muutmist. Samuti kavandatakse helikopteri maandumisplatsi. Lennuvälja arendustegevus võimaldab selle kasutust praegusest suuremate lennukite poolt. Samuti võimaldab taristu väljaarendamine intensiivsemat kasutust (praegu lennuväljal puudub vajalik teenindav taristu ja seetõttu on kasutus vähene). **Selge on, et seoses lennuvälja arendustegevusega on oodata lennuväljal toimivatest tegevustest tulenevalt müratasemete suurenemist.** KSH eelhindangu ülesanne ei ole koostada mürahinnangut ja seda siinkohal ei tehta. Eeldada võib, et lennuvälja kasutusintensiivsus kujuneb võrdlemisi madalaks ja seega hakkavad mürasündmused aset leidma harva. Samas tuleb arvestada, et elamualad paiknevad lennuväljale lähedal ning töusu- ja maandumistrajektorid võivad hakata otseselt ületama elamualasid. **Selgitamaks elamualadel tekkida võivaid müratasemeid ja vajadusel leevendavate meetmete soovitamiseks tuleks detailplaneeringu koostamise raames koostada mürahinnang.**

4.5.5 Vibratsioon, valgus, soojus ja kiirgus

Detailplaneeringu elluviimisel ja hoonete ning rajatiste sihipärase kasutamisega ei kaasne olulisel määral soojust, kiirgust või vibratsiooni teket.

Tõenäoliselt nähakse planeeringus ette lennuraja perspektiivne valgustamine, kuid arvestades lennuraja paiknemist elamualade suhtes, siis ei ole oodata valgustusest tekkivaid häiringuid elamualadele.

4.6 Mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale

Oht inimese tervisele avaldub hoonete rajamise ehitusprotsessis. Õnnetuste vältimiseks tuleb kinni pidada ehitusprojektis ning tööohutust määravates dokumentides esitatud nõuetest. Ehitusprotsessis tuleb kasutada vaid kvaliteetseid ehitusmaterjale ning ehitusmasinaid tuleb hooldada, et vältida võimalikku keskkonnareostust nt lekete näol. Töötajad peavad olema spetsiaalse hariduse ja teadmistega. Nii on võimalik vältida ka ohtu keskkonnale, mis võib tekkida, kui töötajad ei ole kompetentsed.

Kavandatava tegevusega kaasnevana ei ole ette näha otsest mõju varale.

Kaudselt on lennujaama arendamisel Ida-Virumaale laiemalt positiivne mõju. Lennujaama soovitakse arendada võimaldamaks sinna rahvusvaheliste tšarterlendude maandumist. Rahvusvahelise lennujaama vajadust majanduse edendamiseks nähakse ette Ida-Virumaa arengustrateegias. Tšarterlendudel Narva vahetusse lähedusse võib olla nii turismipotentsiaal kui võivad need olla vajalikud ettevõtluse edendamiseks.

Lisaks lennuväljale näeb planeering ette ka õppesõiduplatsi ja helikopteri maandumisplatsi rajamist. Tegu on objektidega, mis piirkonnas puuduvad ja seega rikastab nende rajamine piirkonna teenuste valikut.

Lennuvälja planeeringu elluviimisel on seega potentsiaalselt oluline positiivne mõju Ida-Virumaa sotsiaal-majanduslikule olukorrale.

4.7 Mõju kultuuriväärtustele

Planeeringualale jääv Olgino rändrahn on inventeeritud ka pärandkultuuriobjektina nime all „Äksi kivi“ (851:KON:012, objekti tüüp- vanad kohanimed).

Pärandkultuuri all mõistetakse Maa-ameti elektroonilise andmebaasi tähenduses eelmiste põlvkondade poolt pärandunud inimtekkelisi objekte maastikus, mis omavad mingit pärimuslikku taustateavet ja kultuurilist väärtust eeskätt kohalikule kogukonnale. Pärandkultuuri objektid ei ole riikliku kaitse all, nende säilimine on eeskätt maaomanike endi kättes. Antud juhul on sama rahn kaitse all ka kui kaitstav looduse üksikobjekt (KLO4000967), mille kahjustamine vastavalt Keskkonnaministri 02.04.2003 määruse nr 27 „Kaitstavate looduse üksikobjektide kaitse-eeskirja“ § 1 lõikele 2 on keelatud (planeeringu mõju antud objektile on täpsemalt kirjeldatud peatükis 4.2).

Eelnevast lähtuvalt olulist negatiivset mõju kultuuriväärtustele ei avaldata.

4.8 Avariolukordade esinemise võimalikkus

Kavandatud tegevusega võib mõningal määral kaasneda lennuõnnetuse oht maandumisel või õhkutõusmisel. See võib lisaks inimohvritele kaasa tuua tulekahju või plahvatusohu ja/või võimaluse, et kütust lekib pinnasesse. Sellest tulenevalt tuleb planeerimisel, projekteerimisel, ehitamisel ja hilisemal tegutsemisel järgida kehtivas õiguses esinevaid nõudeid lennuohutusele. Lahendada tuleb tuletõrje veevarustus. Planeeringu koostamisel tuleb teha koostööd Päästeametiga ja Transpordiametiga.

Detailplaneeringu algatamise taotlus ei näe alale otseselt ette kütusemahutite ja tankuri rajamist, kuid lennuvälja arendustegevuse puhul on tegu väga tõenäolise tegevusega. Kütusemahutite planeerimisel, projekteerimisel, ehitamisel ja kasutamisel tuleb lähtuda asjakohastest keskkonnanõuetest. Arvestada tuleb, et tegu on kaitsmata põhjaveega alaga. Mahutite liigitumine ohtlikuks ettevõtteks sõltub kavandatavast üheaegselt hoiustatavast kütuse mahust. Ohtlikuks loetakse kütusi, milles hoiustatav reaktiivkütuse kogus on üheaegselt üle 1000 tonni¹. Tõenäoliselt jääb planeeringualale kavandatavate kütusemahutite maht väiksemaks kui ohtlikku ettevõtte künniskogus.

Kütuse hoiustamisel võivad esineda järgmised inimtegevusest või tehnogeensetest protsessidest tulenevad ohud:

1. Kütuse väljavoolamine. Lekkeid võib põhjustada hooletus mahuti kütusega täitmisel; transpordimahuti torustike või voolikute mehhaanilised vigastused; mahuti mehhaanilisel vigastused.
2. Tulekahju. Ohutuskaardi andmetel on lennukikütus ise ja kütuseaurud tuleohtlikud ained. Süttimist võib põhjustada säde, leek või piisava soojusmahtuvusega ning küllalt kõrge temperatuuriga ese või keskkond. Kütuste süttimise ja põlemise korral vabanev rohke soojusenergia võib süüdata ümbritsevaid alasid.

Tulekahju teket võivad põhjustada lahtise tule kasutamine (tuleohutusnõuete rikkumine); mehhaanilise või elektrilise sädeme teke; tahtlik süütamine.

3. Plahvatus. Lennukikütus ei ole plahvatusohtlikuks klassifitseeritud aine. Teatud juhtudel võivad kütuseaurud plahvatuslikult süttida. Kütuste aurude plahvatus tekib juhul, kui need segunevad õhuga sobivas vahekorras ning samaaegselt on olemas süüteallikas (lahtine tuli, säde vms). Kui lennukikütust sisaldavad mahutid puutuvad kokku tulega, siis suurenenud siserõhu tõttu anumates on olemas plahvatusoht. Toote mahavalgumise korral tekkiv süsivesinike aurude ja õhu segu võib plahvatada või süttida sädemete või kuumade pindadega kokkupuute tagajärjel.

Kütuse hoiustamiseks tohib kasutada spetsiaalselt kütuse hoiustamiseks toodetud mahutit.

Mahuti peab olema varustatud kas lekkevanniga või topeltkestaga, mis mahutab 110% mahuti kogumahust.

¹ Majandus- ja taristuministri 02.02.2016. a määrus nr 10 „Kemikaali ohtlikkuse alammäära ja ohtliku kemikaali künniskoguse ning ettevõtte ohtlikkuse kategooria määramise kord” Lisa (ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 28.05.2021 määruse nr 27 sõnastuses).

4.9 Lähipiirkonna teised arendused ja tegevused ning võimalik mõjude kumuleerumine

Lähipiirkonnas pole teada teisi samalaadseid arendusi, mis võiksid põhjustada koosmõju.

Elamualade ja lennuvälja ala vahele jääb Tallinn-Narva maantee. Nii lennuliikluse kui maanteeliikluse müra on käsitletavad liiklusrumüraga nii, et müratasemetel hindamisel tuleb arvestada lennuliikluse ja autoliikluse koosmõjuga.

4.10 Muud aspektid

Vastavalt KeHJS § 33 lg 4 p 3 kohaselt tuleb eelhindangus hinnata strateegilise planeerimisdokumendi asjakohasust ja olulisust keskkonkaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse. Antud juhul on tegu lennuvälja kavandava detailplaneeringuga, olulisus keskkonkaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse puudub. Tegu on üldplaneeringuga kooskõlas oleva tegevusega.

Vastavalt KeHJS § 33 lg 4 p 5 tuleb eelhindangus hinnata strateegilise planeerimisdokumendi, sealhulgas jäätmekäitluse või veekaitsega seotud planeerimisdokumendi tähtsust Euroopa Liidu keskkonnaalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisel. Antud juhul on tegu lennuvälja laiendamist kavandatava detailplaneeringuga. Seos Euroopa Liidu keskkonnaalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisega puudub.

Riigipiiriülese mõju esinemist käsitletava detailplaneeringuga kavandatava tegevusega kaasnevana ei ole oodata. Lennuvälja laienduse kavandamisel tuleb teha koostööd Transpordiametiga ning tagatud peab olema lennukite tõusu- ja maandumistrajektoride paiknemine Eesti õhuruumis.

Järeldused

Arvestades kavandatud tegevuse mahtu, iseloomu, paiknemist ja kasutust ei ole oodata detailplaneeringu elluviimisel ja lennuraja, hoonete ning rajatiste sihipärase kasutamisega seonduvat olulist keskkonnamõju, mis nõuaks täiemahulise keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimist.

KSH eelhindangu koostaja ei pea keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamist vajalikuks järgnevatel põhjustel:

- 1) detailplaneeringu alal paikneb ka käesoleval ajal väikelennukite poolt kasutatav lennuväli. Lennuvälja laiendamist nähakse ette kehtivas üldplaneeringus ning rahvusvahelise lennujaama vajadust majanduse edendamiseks nähakse ette Ida-Virumaa arengustrateegias;
- 2) kavandatud tegevus ei põhjusta looduskeskkonna vastupanuvõime ega loodusvarade taastumisvõime ületamist;
- 3) detailplaneeringu realiseerimisega ei saa eeldada tegevusi, millega kaasneks keskkonnaseisundi olulist kahjustumist, näiteks negatiivset mõju hüdrogeoloogilistele tingimustele ja veerežiimile;
- 4) detailplaneeringu hõlmatud alal ja lähipiirkonnas ei paikne looduskaitseaduse alusel kaitstavaid alasid, maastikuliselt ja ökoloogiliselt väärtuslikke või tundlikke alasid. Alal paiknevale kaitstavale looduse üksikobjektile (Suur rändrahn KLO4000967) tegevus olulist mõju ei avalda;
- 5) detailplaneeringuga ei kaasne negatiivset mõju Natura 2000 võrgustiku aladele. Kavandatud tegevusega ei ole oodata mõju Natura ala kaitse-eesmärkidele ega terviklikkusele ning Natura asjakohase hindamise läbiviimine ei ole seega vajalik;
- 6) kavandatud tegevus ei sea takistusi rohevõrgustiku toimimisele ja sidususele antud piirkonnas;
- 7) kavandatud tegevus ei kahjusta kultuuripärandit, inimese tervist, heaolu ega vara. Tegevusega ei kaasne õhusaaste suurenemist ning ülenormatiivsete saastetasemete esinemist;
- 8) kavandatava tegevusega ei kaasne olulisel määral soojuse, kiirguse, valgusreostuse ega inimese lõhnataju ületava ebameeldiva lõhnahäiringu teket;
- 9) tegevusega kaasneb eeldatavalt teataval määral müratasemete tõus, kuid mürahinnang on võimalik koostada eraldiseisva uuringuna detailplaneeringu koostamise raames. KSH läbiviimine mürahinnangu koostamiseks ei ole vajalik;
- 10) alal ei ole tuvastatud keskkonda saastavaid objekte ega jääkreostust, mistõttu ei ole eeldada olulist pinnase või vee reostust, mis seaks piiranguid kavandatavale majandustegevusele;
- 11) kavandatava tegevusega ei kaasne avariiolekordade esinemise tõenäosuse olulist kasvu, sest tegevuse iseloom ei muutu (tegu on ka käesoleval ajal lennuvälja

alaga). Detailplaneeringu koostamisel tuleb teha koostööd Päästeametiga ning kavandada sobilikud tuleohutuse lahendused;

- 12) lähtudes ala ja selle lähiümbruse keskkonnaningimustest ja maakasutusest, ei ole ette näha esialgse eskiisiga kavandatud mahus antud asukohas muud olulist negatiivset keskkonnamõju. Puuduvad muud olulised kriteeriumid, mis detailplaneeringu puhul tingiks KSH algatamise vajaduse.

Eelnevast lähtuvalt teeb eelhindang ettepaneku jätta Lennuvälja kinnistu detailplaneeringule keskkonnamõju strateegiline hindamine algatamata. Planeeringu keskkonnakaitselisi küsimusi on võimalik lahendada detailplaneeringu koostamise ja menetlemise käigus.

Lõpliku otsuse KSH algatamise vajalikkuse osas peab tegema kohalik omavalitsus ning enne otsuse tegemist tuleb küsida (KSH algatamata jätmise otsuse eelnõu ja KSH eelhindangu põhjal) seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt vastavalt KeHJS § 33 lõikele 6.

Eelhindamise alusel ei kaasne kavandatava tegevusega olulisi keskkonnamõjusid. Siiski tuleks edaspidi järgida järgmisi soovitusi:

- Planeeringualal paikneva kaitstava looduse üksikobjekti Olgino rändrahu (KLO4000967) kahjustamine on keelatud. Rahnu ümbritsevas piiranguvööndis kavandatavateks tegevusteks on vajalik Keskkonnamõju nõusolek.
- Ehitusaegsed ajutised laoplatsid ja kütuse hoidmise alad ning ehitusmasinate parkimiskohad ei tohi olla rajatud lähemale kui 50 meetrit veekogust. Ehitustööd peavad olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette. Soldina peakraavi puhul järgida kehtivaid veekaitselisi kitsendusi.
- Planeeringus tuleb ette näha kõvakattega alade sademevee puhastamine õlipüüduriga.
- Planeeringu koostamisel kütusemahutite kavandamisel tuleb sätestada, et kütuse hoiustamiseks tohib kasutada spetsiaalselt kütuse hoiustamiseks toodetud mahuteid. Mahutid peavad olema varustatud kas lekkevanniga või topeltkestaga, mis mahutab 110% mahuti kogumahust.
- Planeerimisel, projekteerimisel, ehitamisel ja hilisemal tegutsemisel järgida kehtivas õiguses esinevaid nõudeid lennuohutusele. Planeeringus tuleb lahendada tuletõrje veevarustus. Planeeringu koostamisel tuleb teha koostööd Päästeametiga.
- Planeerides ehitisi ja rajatisi kinnistu rohevõrgustikuga hõlmatud aladele tuleb tagada rohevõrgustiku toimimine ja sidusus.
- Ehitustegevuse käigus jälgida praeguselt lennuraja osalt eemaldatava pinnase seisundit ning selle reostuse kahtluse korral teostada reostusanalüüsid. Reostuse esinemisel tuleb pinnas anda üle edasiseks käitlemiseks jäätmekäitlejale.
- Seoses lennuvälja arendustegevusega on oodata lennuväljal toimuvatest tegevustest tulenevalt müratasemete suurenemist. Selgitamaks elamualadel tekkida võivaid

Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Töö versioon: 27.09.2021

müratasemeid ja vajadusel leevendavate meetmete soovitamiseks tuleks detailplaneeringu koostamise raames koostada liiklusmüra hinnang.

- Lennuvälja rekonstrueerimine tuleb kooskõlastada Lennuametiga.

Kasutatud materjalid

Allikmaterjalid:

Ida-Viru maakonna arengustrateegia 2019-2030+ Kättesaadav:
<https://ivol.kovtp.ee/maakonna-arengustrateegia>

Projekt363 OÜ. Narva lennuvälja detailplaneering. Eskiisjoonis. 09.06.2021

Vaivara valla üldplaneering. Kättesaadav:
http://vaivaravald.ee/dp/yp2/yp2_pdf/dp_pass.htm

Seadused, määrused:

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus
<https://www.riigiteataja.ee/akt/867983?leiaKehtiv>

Looduskaitseseadus <https://www.riigiteataja.ee/akt/116062021003>

Planeerimisseadus <https://www.riigiteataja.ee/akt/119032019104>

Andmebaasid:

EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem): <http://loodus.keskkonnainfo.ee>

Keskkonnaregister: <https://keskkonnaportaal.ee/register>

Maa-ameti geoportaal: <http://geoportaal.maaamet.ee>

VEKA (veevaldkonnaga seotud info):

<https://veka.keskkonnainfo.ee/veka.aspx?type=artikkel&id=214457803>