



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

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

**Töö teostaja:** **LEMMA OÜ**  
Reg nr 11453673  
Harju maakond, Tallinn, Kristiine linnaosa, Värvi tn 5, 10621  
Tel +372 505 9914  
E-post [info@lemma.ee](mailto:info@lemma.ee)

**Töö tellijad:** **Narva-Jõesuu Linnavalitsus**  
Jaan Poska tänav 26, Narva-Jõesuu linn  
E-post [info@narva-joesuu.ee](mailto:info@narva-joesuu.ee)

**Huivatud isik:** **SA Ida- Virumaa Investeeringute Agentuur**  
Reg nr 90003841 (edaspidi IVIA)  
Keskväljak 4, 41531 Jõhvi  
Tel +372 5114 685  
E-post [info@ivia.ee](mailto:info@ivia.ee)

**KSH juhtekspert:** Piret Toonpere (KMH litsents KMH0153)

**Töö versioon:** **2.09.2022**

## Sisukord

Sissejuhatus .....	4
1 Kavandatav tegevus ja selle alternatiivid.....	6
2 Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldus .....	8
2.1 Asustus ja maakasutus .....	9
2.2 Geoloogiline ehitus ja hüdrogeoloogilised tingimused.....	10
2.3 Pinnavesi .....	10
2.4 Looduskaitsetelised objektid ja alad .....	10
2.5 Rohevõrgustik.....	11
2.6 Kultuuripärand.....	11
3 Kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega.....	13
3.1 Ida-Viru maakonnaplaneering 2030+.....	13
3.2 Narva-Jõesuu arengukava .....	13
3.3 Vaivara valla üldplaneering .....	14
3.4 Tallinn–Narva (E20) põhimaantee trassi teemaplaneering.....	14
4 Kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnev oluline keskkonnamõju, eeldatavad mõjuallikad, mõjuala suurus ning mõjutatavad keskkonnamõjud.....	16
4.1 Võimalik mõju looduskeskkonnale .....	16
4.1.1 Mõju bioloogilisele mitmekesisusele ja populatsioonidele, taimedele ning loomadele ja kaitstavatele loodusobjektidele .....	16
4.1.2 Mõju Natura aladele (Natura eelhindamine).....	16
4.1.3 Mõju pinna- ja põhjaveele .....	16
4.1.4 Mõju pinnasele.....	17
4.1.5 Mõju rohevõrgustikule .....	17
4.2 Võimalik mõju inimese tervisele, sotsiaalsetele vajadustele ja varale .....	17
4.2.1 Müra .....	17
4.2.2 Vibratsioon, valgus, soojus ja kiirgus.....	17
4.2.3 Õhukvaliteet.....	18
4.2.4 Mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale.....	18
4.2.5 Õnnetuste esinemise võimalikkus.....	18
4.3 Jäätmeteke .....	18
4.4 Võimalik mõju kultuuripärandile .....	18
4.5 Võimalik mõju kliimamuutustele .....	19
4.6 Muud mõjud .....	19
4.7 Kumulatiivse mõju võimalikkus, arvestades teiste ümbruskonna arendusprojektidega.....	19
4.8 Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus .....	20
5 Kasutatav hindamismetoodika.....	21
6 Osalised, huvitatud isikud ja ekspertgrupp.....	24
7 Ajakava.....	26
Lisad.....	27
Lisa 1 – Detailplaneeringu ja KSH algatamise otsus .....	27

## Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) objektis on Narva-Jõesuu Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu (kü 85101:003:1275) ja selle lähiala detailplaneering, mis on algatatud [Narva-Jõesuu Linnavolikogu 29.12.2021 otsusega nr 17](#). Detailplaneeringu lähteülesanne on kättesaadav: <http://narva-joesuu.ee/det.planeeringute-algatamine-uldinfo> Algamise otsuse ja lähteülesande osas on omavalitsus juba seisukohti küsinud.

**Kavandatavaks tegevuse eesmärgiks** on lennuvälja rajamine väikelennukitele sise- ja rahvusvaheliseks lennuliikluseks, helikopteri maandumisplatsi, teenindushoonete, kommunikatsioonide, sõidukite õppeplatsi ja libedasõiduraja ning kartodroomi ja hobilendurite (nt mudellennundus) ala rajamine. Samuti on detailplaneeringu koostamise eesmärgiks planeeringu maa-alal krundijaotuse määratlemine, uute kruntide moodustamine, ehitusõiguse määramine ja liikluskorralduse lahendamine. Detailplaneering on maakasutuse juhtotstarbe osas kooskõlas hetkel kehtiva üldplaneeringuga.

Vastavalt Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse määruse nr 224 "Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu" § 13 punktile 7, tuleb eelhinnang 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 lennuraja pikkuseks kavandatud 1600m kõvakatet ning lisaks kuni 200m kruusakattega osad. Narva-Jõesuu Linnavolikogu peab oluliseks hinnata lennuvälja rajamiseks vajalikke tegevusi, aspekte (KeHJS mõistes tagajärgi) ja nende eeldatavat keskkonnamõju.

DP ja KSH algatamise otsuse alusel vajab Soldina peakraavi (VEE1065800) ristumine lennurajaga põhjalikumalt analüüsimist – vajalik võib olla kraavi ehituskeeluvööndi vähendamine või kraavi asukoha muutmine. Lennuvälja vahetus läheduses on elumajad ning lennuvälja kasutamine avaldab elanike heaolule ja tervisele mõju peamiselt läbi tekkiva müra. KSH läbiviimise protsessis tuleb hinnata lennuvälja kasutamisega seotud müra ja vibratsiooni mõjusid.

**KSH eesmärgiks** on arvestada keskkonnakaalutlusi detailplaneeringu koostamisel ning kehtestamisel, tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse, edendada säästvat arengut.

KSH esimeseks etapiks on KSH programmi koostamine. KSH programm:

- 1) määrab keskkonnamõju strateegilise hindamise ulatuse, lähtudes strateegilise planeerimisdokumendi iseloomust ja sisust;
- 2) sisaldab eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldust;
- 3) sisaldab strateegilise planeerimisdokumendi seoseid muude strateegiliste planeerimisdokumentidega;
- 4) selgitab strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnevat olulist keskkonnamõju, sealhulgas mõju inimese tervisele, piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkust ja võimalikku mõju Natura 2000 võrgustiku alale;
- 5) kirjeldab keskkonnamõju strateegilisel hindamisel kasutatavat hindamismetoodikat;
- 6) nimetab isikud ja asutused, keda strateegilise planeerimisdokumendi alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle strateegilise planeerimisdokumendi vastu;
- 7) sisaldab keskkonnamõju strateegilise hindamise ja selle tulemuste avalikustamise ajakava, mis tuleneb strateegilise planeerimisdokumendi koostamise ajakavast;
- 8) sisaldab andmeid strateegilise planeerimisdokumendi koostaja kohta ning programmi koostanud juhteksperdi nime ja eksperdirühma koosseisu, nimetades, milliseid valdkondi ja millist mõju hakkab iga eksperdirühma kuuluv isik hindama;
- 9) kirjeldab asjaomaste asutuste ja isikute esitatud seisukohti.

*Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise programm. Versioon: 2.09.2022*

KSH programm on aluseks keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande koostamisele. KSH aruanne on planeeringu lisa. Detailplaneeringu koostamisel tuleb arvesse võtta keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemusi.

## 1 Kavandatav tegevus ja selle alternatiivid

Kavandatava tegevuse eesmärgiks on Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu detailplaneeringu koostamine. Detailplaneeringuga kavandatakse lennuvälja rajamist väikelennukitele sise- ja rahvusvaheliseks lennuliikluseks, helikopteri maandumisplatsi, teenindushoonete, kommunikatsioonide, sõidukite õppeplatsi ja libedasõiduraja ning kartodroomi ja hobilendurite (nt mudellennundus) ala rajamine. Detailplaneeringu menetluse käigus võivad täpsustada alale kavandatavad tegevused.

**Detailplaneeringute eesmärk** on planeerida lennuvälja rajad ja hoonete asukohad. Detailplaneeringuga moodustavate kruntide sihtotstarveteks kujuneksid transpordimaa, kombineeritud äri-/tootmismaa ja üldkasutatav maa. Detailplaneeringu algatamise taotluses on lennuraja pikkuseks kavandatud 1600 m kõvakatet ning lisaks kuni 200 m kruusakattega osad. **Lennuraja pikkus täpsustub detailplaneeringu koostamise käigus lähtuvalt olemasolevatest piirangutest ning asjaolust, et lennukite maandumise ning õhkutõusu trajektoorid peavad jääma Eesti Vabariigi õhuruumi ning piirangupinnad Eesti territooriumile.**

Planeeringu raames on vajalik ehitusõiguse ja hoonestusalade määramine, juurdepääsuteede asukohtade ja servituutide vajaduse väljaselgitamine ning teede avalikuks kasutamiseks määramise vajaduse väljaselgitamine, tehnorajatiste ja -võrkude asukoha määramine, kuritegevuse riski vähendavate tegurite määramine ning keskkonnanõuete tagavate nõuete seadmine (müra, vibratsioon, kiirus, visuaalne häiritavus ja muud inimest ja keskkonda mõjutavad tegurid).

Kavandatav lennuväli planeeritakse 125,99 ha suurusele Lennuvälja kinnistule (katastritunnus 85101:003:1275, sihtotstarve 100% transpordimaa). Detailplaneeringu alale on eskiisi kohaselt planeeritud järgmised ehitised ja rajatised:

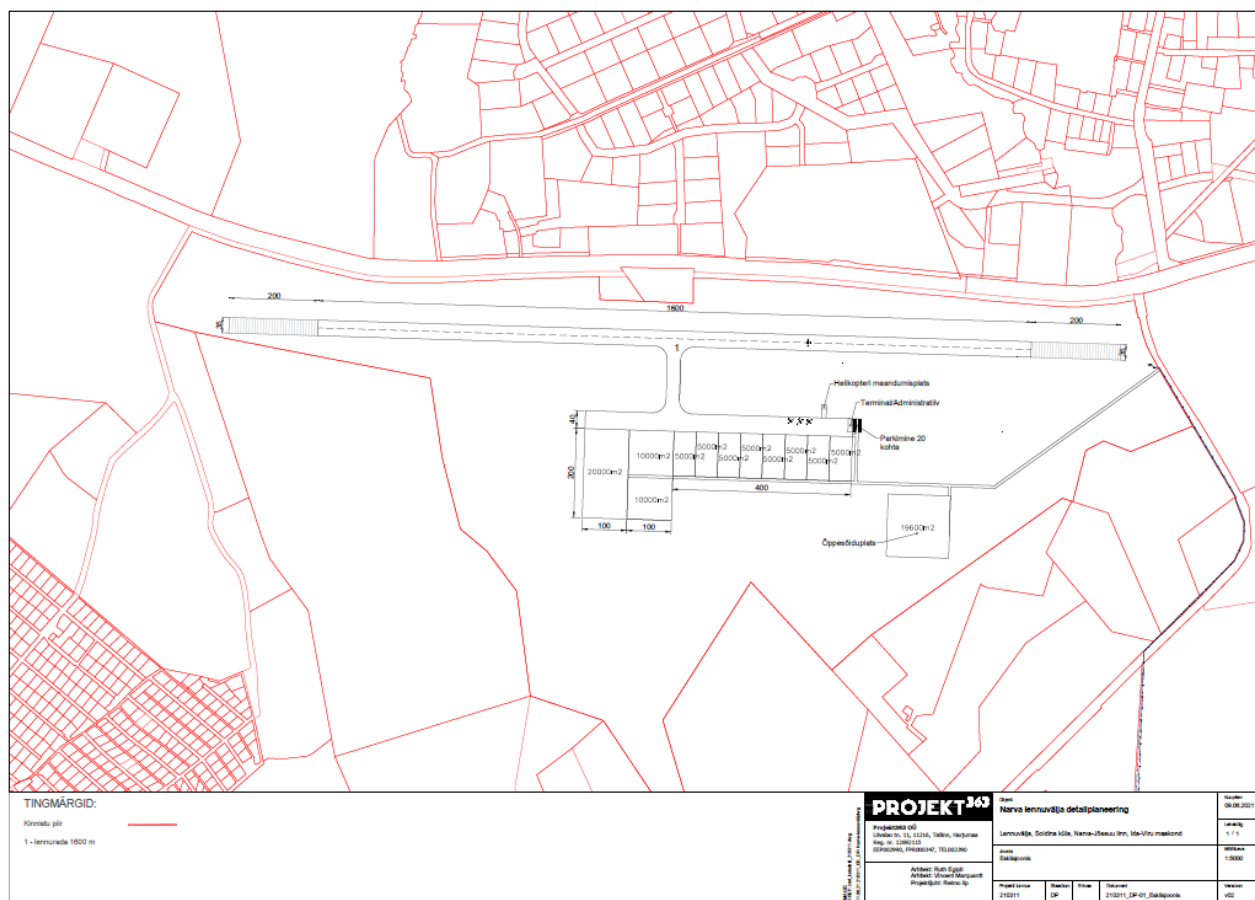
1. Lennurada
2. Ühendustee
3. Parkimisrada
4. Krundid äri- ja tootmismaad teenindushoonete ja seonduvate tegevuste jaoks
5. Õppesõiduplats (koos libedasõidu rajaga)
6. Parkla
7. Helikopteri maandumisplats

Algatamise taotluse järgselt on selgunud et alale soovitakse kavandada ka mootorisporti kompleksi, mis sisaldaks esialgse kava kohaselt auto-moto ringrada (pikkusega 3-5 km), kardi ringrada (pikkusega 1,2 km), kiirendusrada (pikkusega 1.2 km). Samuti esineb vajadus lennukite tankimiseks ehk vajalik on rajada lennukituse mahutid koos tankimisvõimalusega. Tõenäoliselt võib vajalik olla ka lennujuhtimistorni kavandamine.

Maaüksusele juurdepääs kavandatakse Lennuvälja kinnistust idas kulgevalt Narva-Arumäe kõrvalmaanteelt. Detailplaneeringu ala paikneb trassidega varustatud piirkonnas ja seda on võimalik tehnovõrkudega liita. Detailplaneeringu ala veevarustus ja kanalisatsioon kavandatakse lahendada ühisveevärgi ja kanalisatsiooni võrkudega liitudes.

Teede püsivuse tagamiseks võib olla vajalik teega külgnevate sademeveekraavide kavandamine.

Planeeringuala läbiva Soldina peakraavi osas kaalutakse planeeringu ja KSH koostamisel **alternatiivsete lahendustena lennuraja rajamiseks ehituskeeluvööndi vähendamise vajalikkust või kraavi sängi ümbersuunamise võimalust.**



Joonis 1. Kavandatud tegevus. Väljavõtte detailplaneeringu eskiisist.

KSH käigus analüüsitakse kavandatava tegevuse võimalikke alternatiive (muuhulgas 0-alternatiivi), kuid kuna tegu on detailplaneeringuga, mille maa-ala on määratletud, siis ei vaadelda tegevuse võimalikke alternatiivseid asukohti väljaspool antud planeeringuala. **Alternatiivide määratlemisel on lähtutud kavandatava tegevuse eesmärgist, milleks käsitletava detailplaneeringu puhul on lennuvälja rajamine ja arendamine.**

KSH aruandes käsitletakse järgmisi alternatiive:

- Alternatiiv 0 – tegevust ei viida ellu ning säilib praegune maakasutus. 0-alternatiivi on keskkonnamõju hindamise metoodikast tulenev kohustuslik alternatiiv, mis seisneb senise olukorra ja protsesside edasises toimumises. Tegevusalternatiividega kaasnevat keskkonnamõjusid võrreldakse 0 alternatiivi puhul toimuvate muutustega.
- Alternatiiv I – tegevus viiakse ellu detailplaneeringu algatamisotsustes kirjeldatud viisil. Detailplaneeringuga on võimalik kavandada lennuvälja. Detailplaneeringuga moodustavate kruntide sihtotstarveteks kujuneksid transpordimaa, kombineeritud äri-/tootmismaa ja üldkasutatav maa. Ehitiste ja tehnorajatiste- ja võrkude asukoht võib lähtuvalt planeeringu koostamise ka mõjude hindamise käigus täpsustuda.

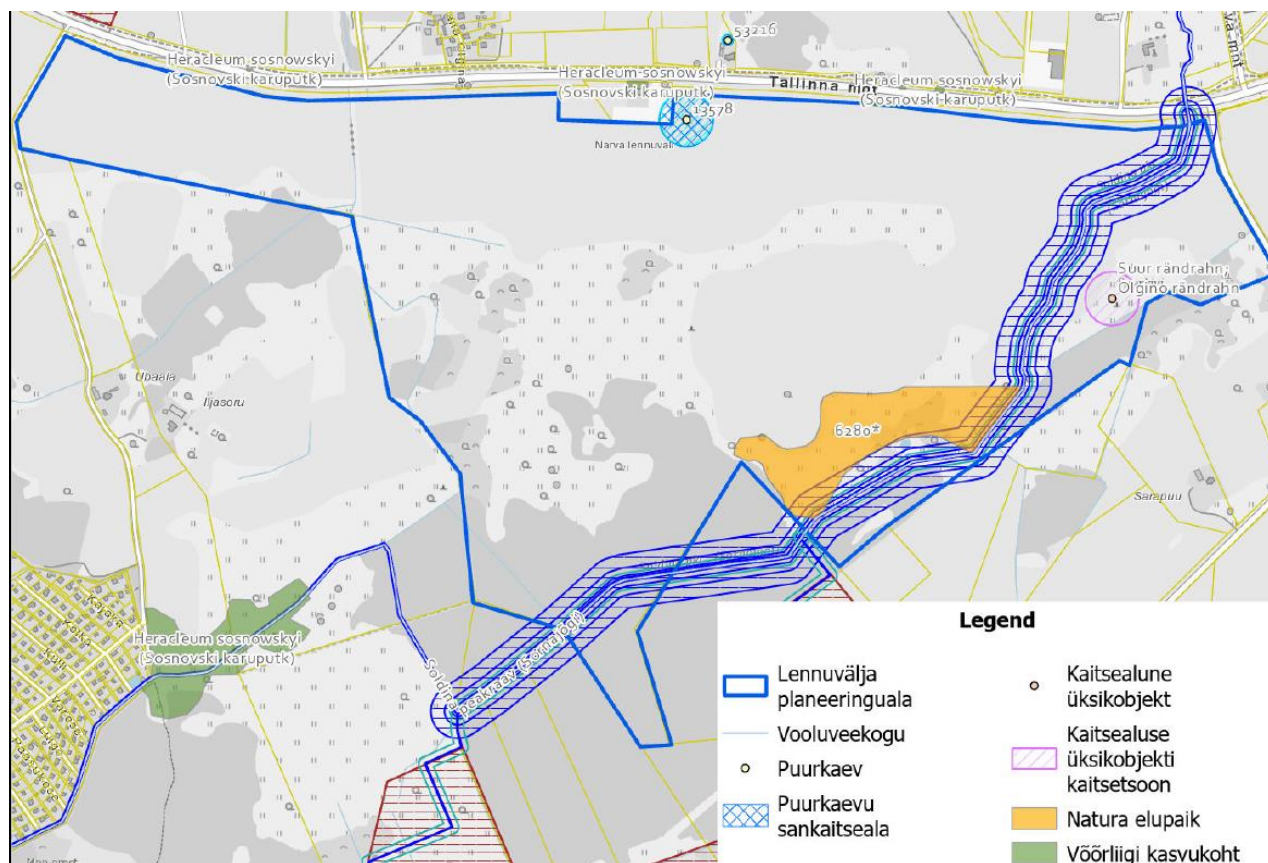
Alternatiiv I alamalternatiividena käsitletakse Soldina peakraavi ja lennuraja lõikumise erinevaid lahendusi: avatud vooluveekogu ümber lennuraja, pikk kollektor lennuraja alla olemasolevas voolusängis, lühem kollektor lennurajaga risti.



## 2 Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldus

Detailplaneeringu ala hõlmab Narva-Jõesuu linnas, Soldina külas asuvast Lennuvälja katastriüksust (katastritunnus 85101:003:1275, pindala 125,99 ha, sihtotstarve 100% transpordimaa). Maaüksusest on haritav maa 68.80 ha, looduslik rohuma 31.95 ha, metsamaa 18.84 ha, õuema 0.05 ha ja muu maa 6.35 ha.

Maaüksusel paikneb ehitisregistri andmetel üks ehitis- maakaabelliini alajaam ja üks rajatis- puurkaev (PRK0013578)<sup>1</sup> (Joonis 2). Puurkaevu sanitaarkaitsealal (registriandmete kohaselt 50 m) on majandustegevus keelatud (VeeS § 151 lg 2).



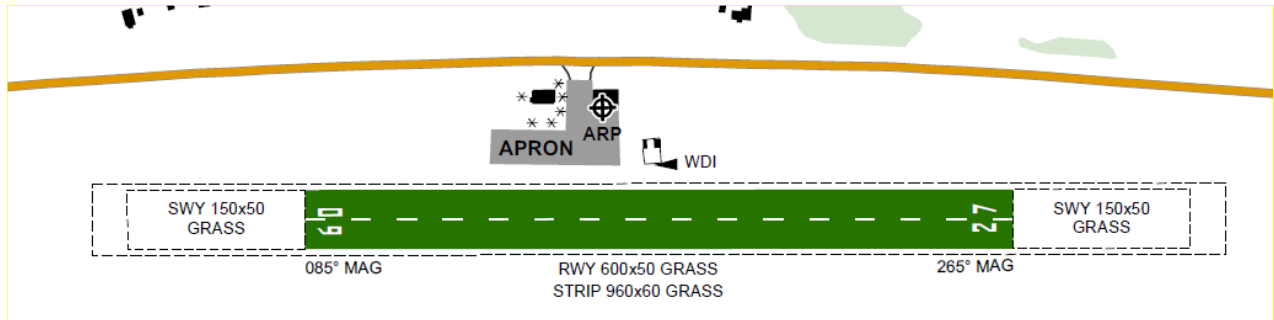
**Joonis 2. Detailplaneeringu ala ja piirkonnas paiknevate kitsenduste paiknemine. Alus: Maa-amet hallkaart; EELIS (Eesti looduse infosüsteem), Keskkonnaagentuur 11.08.2022**

Alal paikneb käesoleval ajal Narva lennuväli (Joonis 3). 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.

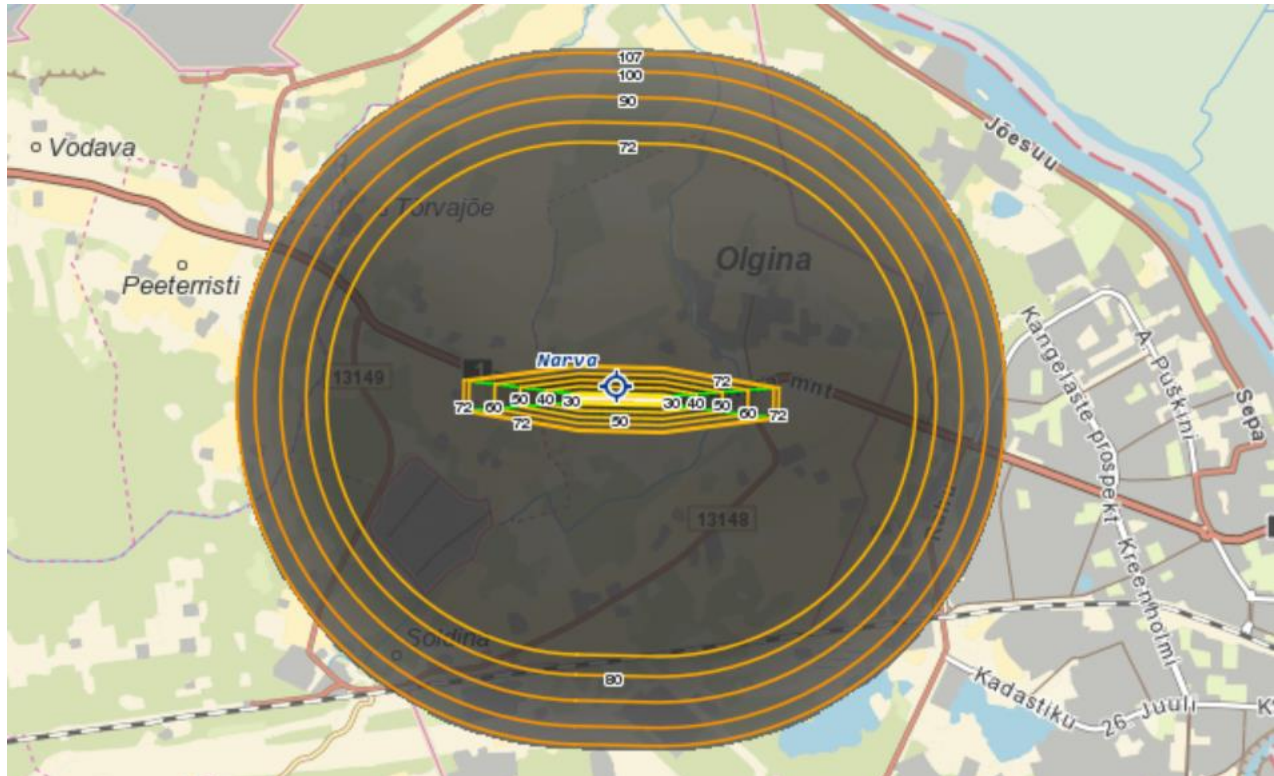
Lennuvälja olemasolevad piirangupinnad on esitatud Joonis 4.

<sup>1</sup> Puurkaevu asukohta täpsustatakse geodeetilise mõõdistuse käigus ning vastavad andmed esitatakse Keskkonnaagentuurile, esialgsed välivaatlused näitavad puurkaevu registri kohase asukoha lahknevust puurkaevu reaalsest asukohast.





Joonis 3. Narva lennuvälja olemasolev lennurada. Joonise alus: Aerodrome chart - ICAO.



Joonis 4. Narva lennuvälja olemasolevad piirangupinnad. Alus: Maa-ameti lennenduskaart

## 2.1 Asustus ja maakasutus

Detailplaneeringuala piirneb järgmistega maaüksustega:

- põhja suunas Tallinn-Narva riigimaanteega, 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. Planeeritav ala külgneb riigiteega nr 1 Tallinn-Narva km 206-208,15. Riigitee keskmine ööpäevane liiklussagedus on 7756 autot.<sup>2</sup>

Maaüksuse piiresse jääb D-kategooria gaasitorustik (alates 200mm kuni 500mm (A25-D01/107+01).

## 2.2 Geoloogiline ehitus ja hüdrogeoloogilised tingimused

Tuginedes Maa-ameti geoportaali geoloogia 1:400 000 kaardilehe andmetele 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.

## 2.3 Pinnavesi

Detailplaneeringuala läbib idaosas Soldina peakraav (VEE1065800). Planeeringuala läbiva Soldina peakraavi osas tuleb järgida kehtivaid veekaitsekiitsendusi. Ehituskeeluvööndi (EKV) laius Soldina peakraavil on antud lõigus Maa-ameti kiitsenduste kaardi kohaselt 25 meetrit. Kiitsendus tuleneb asjaolust, et tegu on maaparandussüsteemide registri kohaselt maaparandussüsteemi eesvooluga 10-25 km<sup>2</sup> valgalaga. Samas Keskkonnaportaali andmete kohaselt<sup>3</sup> on antud vooluveekogu toop peakraav ning selle valgala 8.8 km<sup>2</sup>. 25 meetrine ehituskeeluvöönd kehtib looduskaitseaduse kohaselt 10–25 ruutkilomeetri suuruse valgalaga avatud eesvoolul. Alla 10 km<sup>2</sup> valgalaga eesvooludel ehituskeeluvöönd puudub. Ehituskeeluvööndi korrektne ulatus selgitatakse välja planeeringu ja KSH käigus koostöös pädevate ametitega.

Looduskaitseaduse § 38 lõike 5 punktide 8 ja 9 kohaselt ei laiene ehituskeeld kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud tehnovõrgule ja -rajatisele ja sillale. Lennuraja kavandamisel ehituskeeluvööndisse tuleb taotleda ehituskeeluvööndi vähendamist.

## 2.4 Looduskaitseobjektid ja alad

Planeeringualale jääb üks kaitstav looduse üksikobjekt - Suur rändrahn; Olgino rändrahn (KLO4000967) (Joonis 2). Nimetatud rändrahn on inventeeritud ka pärandkultuuriobjektina nime all „Äksi kivi“ (851:KON:012). Suur rändrahn on kaitsealune üksikobjekt ja kuulub kategooriasse III - Kaitstav loodusmälestis.<sup>4</sup> Üksikobjekti ümber on 50 m raadiusega piiranguvöönd.

Kaitsealuste liikide leiukohti planeeringualal ega selle kontaktvööndis EELIS andmetel ei esine.

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

Narva jõe alamjooksu hoiuala kaitse-eesmärk on EÜ nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisas nimetatud elupaigatüübi - jõgede ja ojade (3260) kaitse ning II lisas nimetatud liikide - hariliku võldase (*Cottus gobio*), tõugja (*Aspius aspius*), hingi (*Cobitis taenia*), vingerja (*Misgurnus fossilis*), merisuti (*Petromyzon marinus*), jõesilmu (*Lampetra fluviatilis*), vinträime (*Alosa fallax*) ja lõhe (*Salmo salar*) elupaikade kaitse.

<sup>2</sup> <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/ida-virumaa/ida-viru-mp-tp-e20-johvi-narva-teeloik/>

<sup>3</sup> <https://register.keskkonnaportaali.ee/register/body-of-water/8379243>

<sup>4</sup> [http://www.vaivaravald.ee/dp/yp2/yp2\\_pdf/YP\\_2010/Lisa\\_2\\_Kaitsealused\\_%20objektid.pdf](http://www.vaivaravald.ee/dp/yp2/yp2_pdf/YP_2010/Lisa_2_Kaitsealused_%20objektid.pdf)



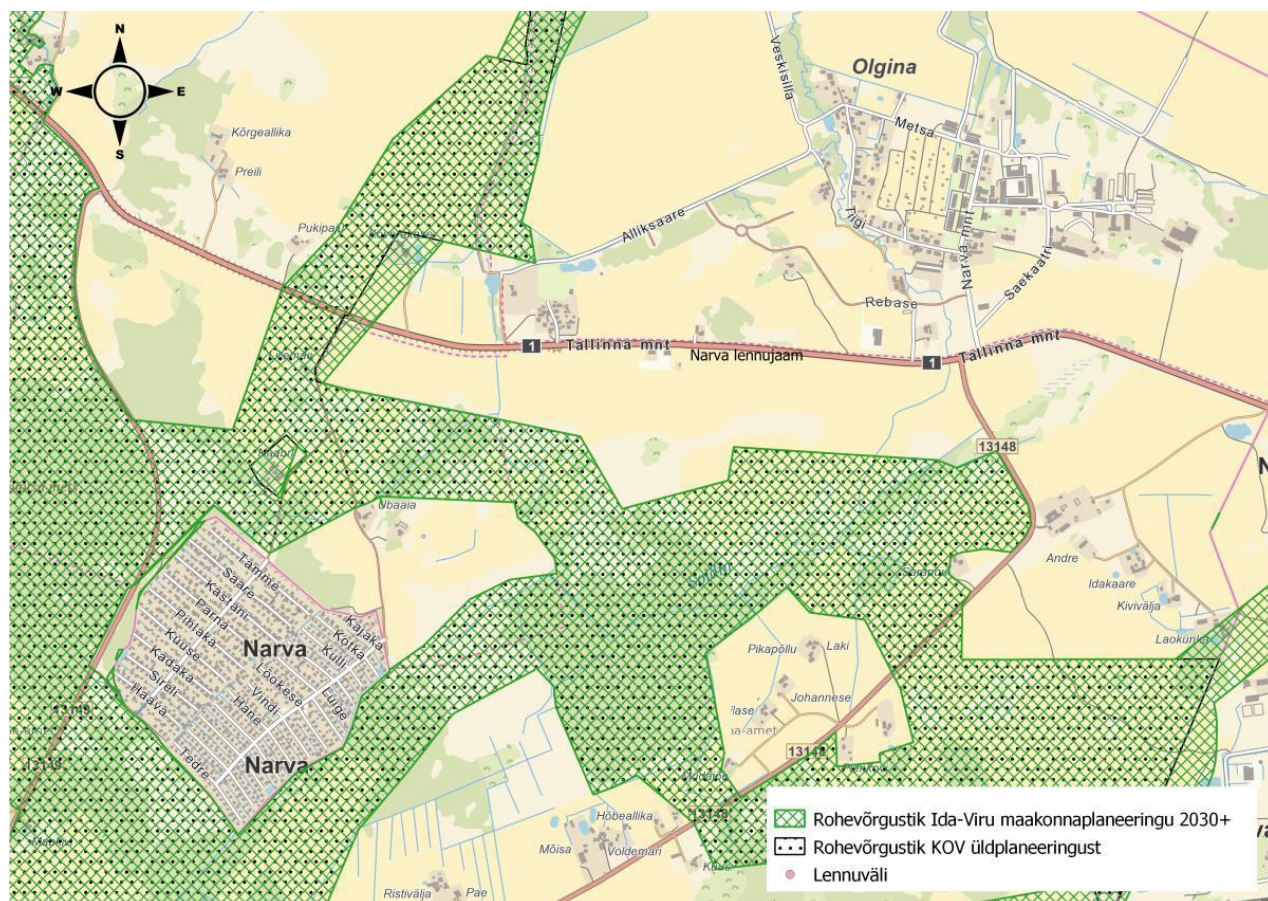
Lähim Natura 2000 ala, Struuga loodusala (RAH0000602) on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid on jõed ja ojad (3260) ning lamminiidud (6450); II lisas nimetatud liigid, mille isendite elupaiku kaitstakse, on saarmas (*Lutra lutra*), paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*), tõmmuujur (*Graphoderus bilineatus*), rohevesihobu (*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*).

Planeeringuala lõunaosas paikneb EELIS Natura elupaikade kaardikihi alusel 5,4 ha suurune elupaigatüübi 6280\* (loopealsed) eraldis. Kaardiandmed tuginevad 29.09.2000 a inventuurile. Käesolevaks ajaks on eraldis osaliselt võsastunud.

Planeeritava alaga külgnevatel aladel esineb mitmeid võõrliigi Sosnovski karuputke (*H. sosnowskyi*) kasvukohti.

## 2.5 Rohevõrgustik

Kavandatava tegevuse ala kattub osaliselt maakonnaplaneeringu ja üldplaneeringu kohase rohevõrgustiku alaga. Kehtiva maakonnaplaneeringu ja üldplaneeringu rohevõrgustikku kajastava kaardimaterjali kohaselt on mõlemas planeeringus lennuvälja olemasolu ja laiendamise arvestatud. Rohevõrgustik järgib suuresti kinnistu lõunaosast ja piiride lähedalt algava rohuma, võsastunud ja metsase ala kontuure ning Soldina peakraavi lähiümbrust (Joonis 6). Planeeringuala lõunaosa kattub rohevõrgustiku alaga.



Joonis 5 Detailplaneeringu ala paiknemine rohevõrgustiku suhtes.

## 2.6 Kultuuripärand

Pärandkultuuri all mõistetakse antud 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 kätes.

Lennuvälja arendusala kattub pärandkultuuri objektiga Suur rändrahn; Olgino rändrahn (KLO4000967), mille ümbritsev piiranguvöönd on 50 m. Rändrahnu mõõtmed on 7,5x3,0x4,5 m ja ümbermõõt 21 m. Tuginedes maa-ameti geoportaali pärandkultuuri kaardirakendusele on ka Olgina Soldino lennuväli hästi või väga hästi säilinud okupatsiooniaja objekt (514:OKU:005).<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/parandkultuur>

## 3 Kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega

### 3.1 Ida-Viru maakonnaplaneering 2030+<sup>6</sup>

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 investeringute kasvuks. 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 (*nüüd Transpordiamet*). Täpsemad piirangud ja kitsendused sätestatakse õigusaktiga.
2. Narva ja Jõhvi lennuvälja rekonstrueerimine tuleb kooskõlastada Lennuametiga (*nüüd Transpordiamet*).

Ida-Viru maakonnaplaneeringu 2030+ ja kehtiva üldplaneeringu määratud roheline võrgustiku alad on kavandatud maakasutustingimustest tulenevalt tingimused üldplaneeringute koostamiseks on, et kavandatavate tegevustega ei tohi kaasneda põhjavee ja pinnavee reostusohu. Rohevõrgustiku aladele jäävate veekogude ja nende kaldaalade looduslikkus tuleb säilitada. Rohelise võrgustiku aladel ei vähendata looduskaitseeadusest 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 komplekssem või liigirikkam kui kumbki neist) olemasolu ja säiliks seis- ja vooluveekogude tähtsus ökoloogiliste koridoridena. Rohelise võrgustiku alal (v.a kaevanduste alad) tuleb säilitada looduslikud pinnavormid.

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

### 3.2 Narva-Jõesuu arengukava<sup>7</sup>

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

<sup>6</sup> [https://maakonnaplaneering.ee/wp-content/uploads/2021/08/IdaViru\\_MP\\_seletuskiri.pdf](https://maakonnaplaneering.ee/wp-content/uploads/2021/08/IdaViru_MP_seletuskiri.pdf)

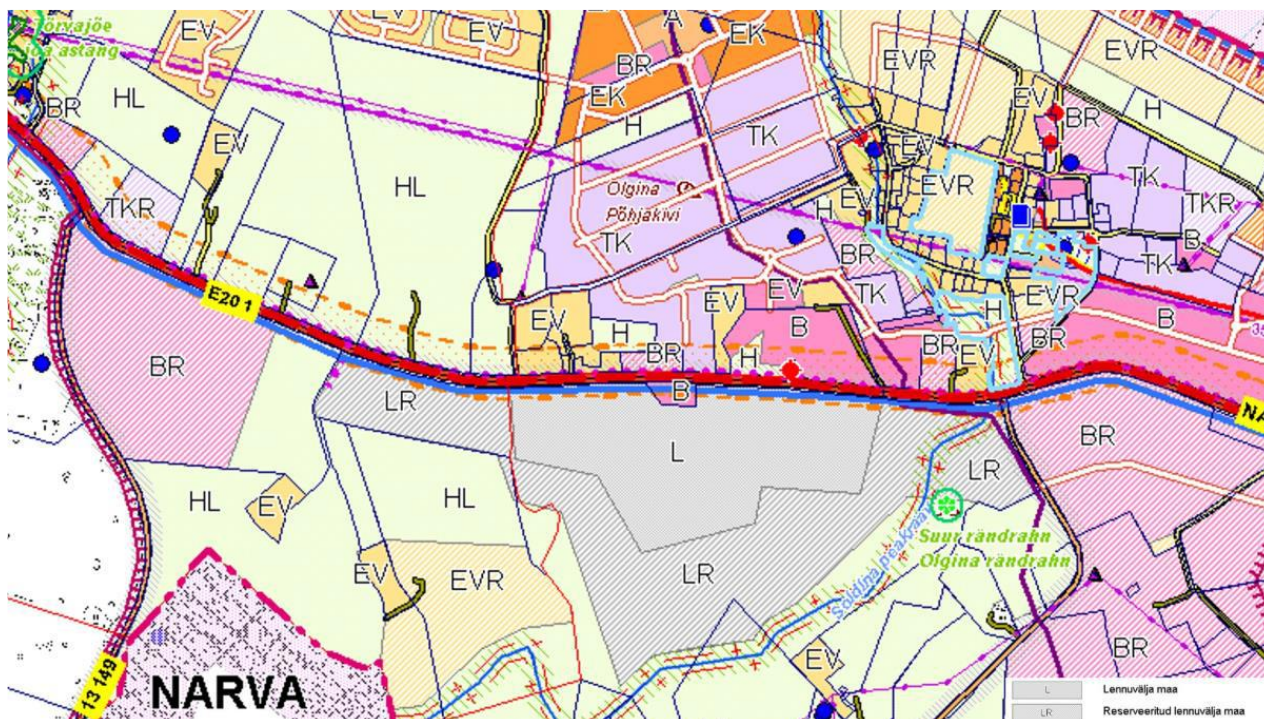
<sup>7</sup> [https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/4211/1201/8001/NJ\\_m45\\_Lisa1.pdf#](https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/4211/1201/8001/NJ_m45_Lisa1.pdf#)



### 3.3 Vaivara valla üldplaneering<sup>8</sup>

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.

Kehtivas üldplaneeringus on detailplaneeringu ala maakasutuse juhtotstarbeks määratud lennuvälja maa (üldplaneeringu kaardil tähisega L) ja reserveeritud lennuvälja maa (üldplaneeringu kaardil tähisega LR) (Joonis 7). Seega vastab kavandatav tegevus üldplaneeringus sätestatud. Detailplaneeringu koostamine lennuvälja rajamiseks on üldplaneeringuga kooskõlas.



Joonis 6 Väljavõte Vaivara valla üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarvetest

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 programmi koostamise perioodil oli üldplaneering koostamisel. Narva-Jõesuu linna üldplaneeringu korduv avalik väljapanek toimus 15.07 – 15.08.2022.<sup>9</sup>

### 3.4 Tallinn-Narva (E20) põhimaantee trassi teemaplaneering<sup>10</sup>

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.

Teelõigul kehtib Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“, milles on määratud 2+2

<sup>8</sup> <http://narva-joesuu.ee/uus-uldplaneering>

<sup>9</sup> <http://narva-joesuu.ee/uus-uldplaneering>

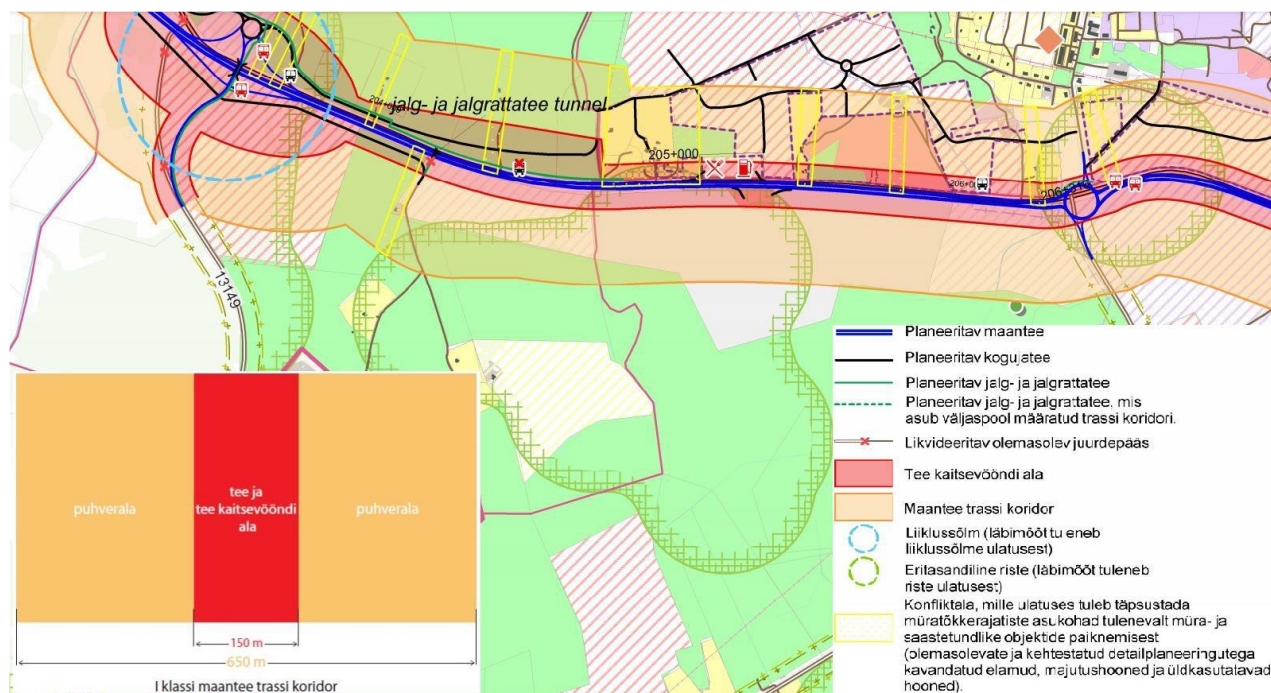
<sup>10</sup> <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/ida-virumaa/ida-viru-mp-tp-e20-johvi-narva-teeloik/>

ristlõikega maantee kavandamiseks vajaliku trassikoridori asukoht ning põhimõtteline liikluskorraldus (mh liiklussõlmede ja kogujateede asukohad).<sup>11</sup>

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

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

<sup>11</sup> <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/ida-virumaa/ida-viru-mp-tp-e20-johvi-narva-teeloik/>



## 4 Kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnev oluline keskkonnamõju, eeldatavad mõjuallikad, mõjuala suurus ning mõjutatavad keskkonnaelemendid

### 4.1 Võimalik mõju looduskeskkonnale

#### 4.1.1 Mõju bioloogilisele mitmekesisusele ja populatsioonidele, taimedele ning loomadele ja kaitstavatele loodusobjektidele

Planeeringualale ja selle kontaktvööndisse ei jää looduskaitsealade alusel kaitstavaid alasid. Käsitlaval alal puuduvad ka kaitsealuste liikide teadaolevad leiukohad. Alal on kaardistatud 20 aastat tagasi poollooduslik kooslus, mis on praeguseks võsastunud. **Eelnevalt lähtuvalt ebasoodsat mõju kaitstavatele aladele, kaitsealustele liikidele ning kõrge ökoloogilise väärtusega kooslustele ei avaldata ning mõjuvaldkonda KSH aruandes ei käsitleta.**

Planeeringualal paikneb üks kaitstav looduse üksikobjekt (sh ka Ürglooduse raamatu objekt) - Suur rändrahn; Olgino rändrahn (KLO4000967). Objekti ümbritseb piiranguvöönd (50 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. Detailplaneeringuga on võimalik objektile avaldada positiivset mõju – parandades ligipääsu objektile. **Mõju objektile käsitletakse KSH aruandes eksperthinnangu vormis.**

#### 4.1.2 Mõju Natura aladele (Natura eelhindamine)

Lähim Natura 2000 võrgustikku kuuluv ala on u 3 km ida suunas paiknev Struuga loodusala (RAH0000602). Struuga loodusala hõlmab endas lähimas lõigus Narva jõge. 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.**

#### 4.1.3 Mõju pinna- ja põhjaveele

Detailplaneeringu ala veevajadus ja heitvee ärajuhtimine planeeritakse detailplaneeringu algatamise taotluse kohaselt lahendada ühisveevärgi- ja kanalisatsiooniga liitumisega. Seega lokaalset veevõttu ei kavandata ning arvestades veevarustuse ja reovee kavandatavat käitluslahendust (ühisveevärg ja -kanalisatsioon), ei ole oodata veevarustusest ja reoveekäitlusest tulenevat olulist ebasoodsat mõju veekeskkonnale.

Planeeringuala läbib Soldina peakraav ning ka planeeringuala loodeosasse jääb kraav. Lennuraja kavandamisel tuleb leida võimalused selle kavandamiseks üle kraavide või kraavide ümbertõstmiseks. KSH käigus tuleb arvesse võtta LKS § 34 toodud kalda kaitse eesmärke ning leida kavandatava ehitise jaoks

veekogu seisundist lähtudes parim lahendus (avatud vooluveekogu ümber lennuraja, pikk kollektor lennuraja alla olemasolevas voolusängis, lühem kollektor lennurajaga risti, jms.). **Lahenduste mõju veerežiimile ja veekogu seisundile käsitletakse KSH aruandes eksperthinnanguna.**

Detailplaneeringuga soovitakse kavandada ka lennukite kütusemahutite ja tankuri ala. Samuti kavandatakse erinevaid mootorsõidukitega seotud rajatisi. Samas on tegu kaitsmata põhjaveega alaga. **Kavandatud tegevuste veekaitsenõudeid ning vajalikke meetmeid veereostuse ohu minimeerimiseks käsitletakse KSH aruandes.**

#### 4.1.4 Mõju pinnasele

KSH raames koostatakse ala keskkonnaseisundi hinnang lähtudes ala visuaalsest ülevaatuses ning ajaloolise maakasutuse analüüsist. Hinnatakse ala sobivust soovitud otstarbel kasutamiseks lähtudes pinnase seisundist. Pinnase seisundi vastavust kavandatud kasutuseks hinnatakse vastavalt keskkonnaministri 28.06.2019 määrusele nr 26 „Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases“. Samuti käsitletakse vajalikke meetmeid võimaliku jääkreostuse esinemise korral.

#### 4.1.5 Mõju rohevõrgustikule

Detailplaneeringu algatamise taotlusega hõlmatud kinnistule jääb osaliselt kehtiva üldplaneeringu ja maakonnaplaneeringu 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.

KSH käigus hinnatakse kavandatava tegevuse mõjusid rohevõrgustiku funktsioonide säilimisele eksperthinnangu vormis.

## 4.2 Võimalik mõju inimese tervisele, sotsiaalsetele vajadustele ja varale

#### 4.2.1 Müra

Kavandatud ehitustegevusega ei kaasne eeldatavalt olulist ehitusmüra, mis võiks põhjustada häiringuid väljaspool planeeringuala. Ehitusmüra tasemed ei tohi ehituse ala lähedusse jäävatel elumumaadel ajavahemikus 21.00- 7.00 ületada määrusega nr 71 kehtestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest.

Samas alale kavandatakse mitmeid potentsiaalselt olulisteks müraallikateks olevaid rajatisi. Detailplaneeringu ala rajatiste kasutusaegse müra võimalikku mõju võib pidada käsitletava detailplaneeringu puhul kõige olulisemaks aspektiks. Müra allikateks on nii tõusvad kui maanduvad lennukid, helikopterid, motokeskus kui ka õppesõiduplats. Erinevatel rajatistel toimuvad tegevused eeldatavalt eri aegadel ning tavapärase kasutus on prognoositavalt pigem vähene. Samas luuakse alale võimalused suurürituste korraldamiseks, mis võivad kohati oluliselt suurendada piirkonna liikluskorrumust ja müratasemeid.

**Selgitamaks elamualadel jt piirkonnas paiknevatel müratundlikel aladel tekkida võivaid müratasemeid ja vajadusel leevendavate meetmete soovitamiseks koostatakse KSH raames mürahinnang.** Hindamine teostatakse arvutuslikult. Müra hindamisel, sh müra mõju olulisuse hindamisel, lähtutakse atmosfääriõhu kaitse seadusest ja keskkonnaministri määrusest 16.12.2016 nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“.

#### 4.2.2 Vibratsioon, valgus, soojus ja kiirgus

Detailplaneeringu elluviimisel ja hoonete ning rajatiste sihipärase kasutamisega ei kaasne olulisel määral soojuse ja kiirguse teket.

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

Lennukite ja helikopterite õhkutõusu ja maandumisega võib kaasneda vibratsiooni teke. **KSH käigus hinnatakse vibratsiooni teket ja levikut eksperthinnanguna arvestades analoogsetes objektides teostatud mõõtmistulemusi.** Planeeringualale lähimal asuvates elamutes ei tohi vibratsioon ületada sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 kehtestatud piirväärtusi.

#### 4.2.3 Õhukvaliteet

Detailplaneeringualale kavandatakse lennukite remondi ja perspektiivis ka lennukite ehitusega tegelevate ettevõtete jaoks äri- ja tootmishooneid. Metallitööde (keevitamine, metallilõik) ja viimistlustööde (värvimine) käigus eralduvad välisõhku saasteained. Detailplaneeringu faasis ei ole teada alal tegutsema hakkavad ettevõtted ning seega ei saa täpselt hinnata heiteallikaid ja nendest väljutatavate saasteainete koguseid. KSH aruandes antakse siiski analoogsete ettevõtete andmetele tuginedes hinnang võimalikest heiteallikatest ning eralduda võivatest saasteainetest. Soovitatakse meetmeid saasteainete hajuvuse parandamiseks edasisel projekteerimisel.

KSH aruandes antakse hinnang lennuvälja, helikopteriväljaku ja motokeskuse võimalikule mõjule õhukvaliteedile analoogsete objektide mõõtetulemuste ja teaduskirjanduse andmetele tuginedes.

#### 4.2.4 Mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale

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, helikopteri maandumisplatsi, motokeskuse jm rajamist. Tegu on objektidega, mis piirkonnas puuduvad ja seega rikastab nende rajamine piirkonna teenuste valikut.

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

#### 4.2.5 Õnnetuste esinemise võimalikkus

Detailplaneeringu algatamise staadiumis puudub täpsem info kütusehoidlate kavandamise ja nende võimaliku mahu osas. Lennuväljadel on tavapäraselt lennukikütuse mahutid ja lennukite tankimisvõimalus. **KSH käigus käsitletakse kütuse hoiustamise ja tankimisega kaasneda võivaid riske ja nende ennetusmeetmeid.**

### 4.3 Jäätmete ke

Lennuvälja ehitusetapis tekkivad jäätmed ja nende käitluse korraldamine on sarnane tavapärasele ehitusaegsele jäätmekorraldusele. Asjakohaste meetmete rakendamisel (jätmete korrektne kogumine ja äravedu jms) ei ole jäätmetekkel tõenäoliselt olulist mõju keskkonnale.

Lennuvälja käitamise käigus tekib samuti jäätmeid, milleks on näiteks erinevad kuluosad, vanaõlid jms. Jäätmekäitluse korraldusel tuleb järgida kehtivat jäätmealast seadusandlust. Jäätmekäitluse õiguspärasel korraldamisel ei ole oodata sellega kaasnevat olulist keskkonnamõju.

### 4.4 Võimalik mõju kultuuripärandile

Planeeringualal ega selle lähipiirkonnas ei paikne muinsuskaitseaduse alusel kaitstavaid objekte. Lennuvälja ise on registreeritud kui pärandkultuuri objekt. KSH käigus käsitletakse võimalikku mõju lennuväljale kui pärandkultuuriobjektile.

## 4.5 Võimalik mõju kliimamuutustele

Kavandatava tegevusega kaasneb ulatuslik maakasutuse muutus (rohumaasendub suures osas hoonestatud ja kõvakatteliste aladega). Hinnatakse maakasutuse muutuse mõju kliimamuutusele nii süsiniku sidumise kui ka soojusaarte tekke aspektist.

KSH aruandes käsitletakse ka kliimamuutuste (sagenevate tormide, tugevnevate tuulte ja üleujutuste sagenemise tingimuses) võimalikku mõju planeeringualale, sh üleujutusrisiki.

## 4.6 Muud mõjud

Praegune Narva lennuväli (EENA) mõõtmetega 600x50 meetrit asub Eesti-Venemaa piiriäärses piirkonnas selliselt, et lennuvälja lähiümbruse piirangupindade välimisest äärest kuni riigipiirini on distants ligikaudu 700 meetrit. Suurendades lennuraja ulatust suureneb ka lennuvälja lähiümbruse piirangupindade ala. **Lennuraja ulatust on võimalik suurendada ulatuses, mis tagab selle piirangupindade paiknemise Eesti Vabariigi territooriumil. Planeeringu ja KSH koostamisel selgitatakse lennuraja ja selle piirangupindade ulatus koostöös arendaja ja Transpordiametiga tuginedes lennundusseaduse ja selle alamaktide nõuetele.**

Lisaks tuleb koostöös arendaja ja Transpordiametiga selgitada, kas soovitakse võimaldada nii instrumentaallennureeglite järgi toimuvate lendude (IFR) kui ka visuaallennureeglite järgi toimuvate lendude (VFR) tingimustele vastavat lennutegevust. Programmi koostamise ajal esineb teadmine et kavandatakse VFR tingimustele vastavat lennutegevust, kuid tulevikus võib esineda soov ka IFR lennutegevuseks. IFR lendude korral tuleb välja selgitada, milliseid navigatsiooni- ja maandumisseadmeid IFR lendude võimaldamiseks planeeritakse lennuväljale rajada, planeeringu kontekstis on eeskätt oluline nende ruuminõudlus.

Vastavalt lennundusseadusele on vajalik koguda informatsiooni planeeritava lennuvälja kaitsevööndis asuvate ehitiste ja rajatiste kohta ning veenduda, et kaitsevööndi<sup>12</sup> ala vastab lennundusseaduse § 35<sup>2</sup>, mis sätestab kaitsevööndis keelatud tegevused. KSH raames kaardistatakse kaitsevööndisse jäävad objektid kasutades ehitisregistri ja Maa-ameti andmeid.

Lennuvälja kavandamisel peab arvestama, et detailplaneeringualast lõunasse jääb Narva tuhavälja tuulepark 17 tuulikuga. Maapinna kõrgus keskmisest merepinnast on sel alal ligikaudu 40 meetrit ning tuuliku kõrgus maapinnast kuni laba ülemise tipuni on 149 meetrit, mis teeb tuulikupargist kõrgtakistuse absoluutkõrgusega 189 meetrit. KSH käigus hinnatakse, kas piirangupinnad ulatuksid tuulepargini. Tuulepargi suunalt on lennukite lähenemine lennuväljale raskendatud nii füüsilise takistuse kui ka turbulentsete õhuvoolude tõttu. Piirangupindade laienemise ala osas analüüsitakse teiste kõrgtakistuste (korstnad, mastid, hooned) paiknemist lähtudes Maa-ameti kõrgusandmetest.

KSH raames aeronavigatsiooni, lennuliikluse ja lennuohutuse ekspertiisi ei teostata. Transpordiametil on õigus enne detailplaneeringu kooskõlastamist teha detailplaneeringule aeronavigatsiooni, lennuliikluse ja lennuohutuse ekspertiisi.

## 4.7 Kumulatiivse mõju võimalikkus, arvestades teiste ümbruskonna arendusprojektidega

Liitmõju ehk kumulatiivne mõju on üksikute mõjutegurite kuhjuv mõju. Nt eri kavade ja projektide ellurakendamisel ühteaegu tekkiv mõju. Mõjude kumulatiivsust arvestatakse eespool peatükkides käsitletud iga teema hindamise juures integreeritult tavapärase keskkonnamõjude hindamise loogilise osana. Käesoleva detailplaneeringu puhul võib kumulatiivne mõju avalduda eeskätt piirkonna müratasemete muutuses koosmõjus Tallinn-Narva põhimaantee trassi kavandatava arendustegevusega.

<sup>12</sup> Lennuvälja kaitsevöönd moodustab riskülikukujulise ala, mis ulatub 150–500 meetrini lennuraja telgjoonest mõlemale poole ja 600–2300 meetrini lennuraja lävedest lähenemisalade suunas

Piirkonnas teised teadaolevad arendustegevused, millega koosmõjud võiksid esineda, teadaolevalt puuduvad.

#### **4.8 Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus**

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 maandumistrajektooride ning piirangupindade paiknemine Eesti õhuruumis.**

KSH ekspertgrupp riigipiiriülese mõju esinemise võimalust (KeHJS § 30 või Espoo konventsiooni mõistes) ei näe juhul kui lennuväli kavandatakse viisil, mis tagab piirangupindade paiknemise Eesti territooriumil.

## 5 Kasutatav hindamismetoodika

KSH koostamisel lähtutakse Eestis ja Euroopa Liidus kehtivate asjakohaste õigusaktide nõuetest. KSH aruande koostamisel järgitakse keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 40 esitatud nõudeid, arvestades muuhulgas strateegilise planeerimisdokumendi eesmärke. Keskkonnamõjude hindamise lähtutakse asjakohastest meetodilistest juhendmaterjalidest nagu Keskkonnamõju strateegilise hindamise käsiraamat. Lisaks võetakse keskkonnamõju hindamisel arvesse juhteksperdi ja töögrupi keskkonnamõju hindamise alaseid teadmisi ja üldtunnustatud hindamismetoodikat. Eri mõjuvaldkondade puhul kasutatava hindamismetoodika kirjeldus on esitatud tabel 1.

KSH aruandes analüüsitakse eeldatavalt mõjutatavat looduskeskkonda, sotsiaal-majanduslikku keskkonda ja tehiskeskkonda. Eeldatavalt tekkivaid mõjusid hinnatakse vastavalt mõjude suurusele, kestvusele (lühiajaline ja pikaajaline), mõjude iseloomule, kumulatiivsusele ning mõjude olulisusele.

Mõjude olulisuse tuvastamisel lähtutakse eelkõige õigusaktides määratud normidest. Vastavalt KeHJS-le on keskkonnamõju oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

KSH programmi koostamise käigus teostati ühtlasi keskkonnamõjude olulisuse esialgne hindamine, mille käigus tuvastati olulise keskkonnamõju võimaliku esinemise valdkonnad ja/või mõjud, mille ulatus ja olulisus vajavad edasist täpsustamist. Mõjuvaldkondi ja mõjutatavaid keskkonnaneelemente, millel ja millele puudub oluline negatiivne keskkonnamõju, KSH aruandes edaspidi ei käsitleta. See võimaldab KSH aruande koostamise käigus põhjalikumalt keskenduda olulistele teemadele. Juhul kui KSH aruande koostamisel seoses lisanduva infoga siiski osutub vajalikuks mõne eelhindamisel väheoluliseks peetud valdkonna põhjalikum käsitus, siis seda aruandes ka tehakse.

KSH käigus:

- koostatakse mõjutatava keskkonna kirjeldus ja antakse keskkonnaseisundi hinnang lähtudes andmebaasidest (EELIS, Maa-amet, Metsaregister jt). KSH koostamise mahus ei ole kavas läbi viia täiendavaid loodusuuringuid;
- kirjeldatakse kavandatavat tegevust, selle eesmärki ja vajadust;
- analüüsitakse kavandatava tegevuse võimalikke alternatiive (muuhulgas 0-alternatiivi);
- esitatakse kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste ala skeem ja kaart;
- hinnatakse kavandatava tegevusega ja selle alternatiividega kaasnevaid võimalikke olulisi keskkonnamõjusid, määratletakse mõjude ulatus, hinnatakse keskkonnale kaasnevaid tagajärgi;
- esitatakse kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju prognoosimeetodi kirjelduse, hinnangud on kavandatud anda valdavalt eksperthinnangu vormis, müra osas teostatakse müratasemete arvutuslik hindamine;
- hinnatakse võimalikke kumulatiivseid mõjusid, kaudset mõju ning koosmõju teiste tegevusliikidega keskkonnaseisundile;
- konsulteeritakse olulist teavet omavate asutustega ning avalikkusega;
- analüüsitakse kavandatava tegevuse vastavust planeeringutele ja arengukavadele;
- hinnatakse olulise keskkonnamõju eeldatavat toimet ja kirjeldatakse kaasneva ebasoodsa keskkonnamõju vältimise või vähendamise meetmeid ning hinnatakse meetmete eeldatavat efektiivsust;
- antakse vajaduse korral ülevaade kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnevast ebasoodsast keskkonnamõjust põhjustatava võimaliku kahjustuse reaalsetest hüvitusmeetmetest looduskaitseseaduse § 70<sup>1</sup> mõistes, samuti hinnang nende meetmete tõhususele ja vajalikule rakendusmahule;
- lähtudes kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste keskkonnamõju hindamise tulemustest tehakse põhjendatud ettepanekud keskkonnaseire tingimuste seadmiseks;

- hinnatakse loodusvara kasutamise otstarbekust ning kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste vastavust säästva arengu põhimõtetele;
- võrreldakse kavandatavat tegevust reaalsete alternatiivsete võimalustega;
- esitatakse ülevaade keskkonnamõju hindamise ja avalikkuse kaasamise kohta;
- käsitletakse vajaduse korral raskusi, mis ilmnedid keskkonnamõju hindamisel ja aruande koostamisel;
- esitatakse teave keskkonnamõju hindamisel kasutatud allikate kohta;
- käsitletakse aruande kohta esitatud ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi, mille koopiad lisatakse aruandele, ning esitatakse ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitajatele saadetud kirjade koopiad, milles selgitatakse aruande kohta esitatud ettepanekute ning vastuväidete arvestamist, põhjendatakse arvestamata jätmist ning vastatakse küsimustele; samuti lisatakse aruandele avaliku arutelu protokoll;
- käsitletakse KSH programmi, mis lisatakse aruandele;
- käsitletakse eksperdirühma koosseisu, kui võrreldes KSH programmiga on kaasatud täiendavaid liikmeid, ning põhjendatakse, millist mõju on iga rühma kuuluv isik hinnanud;
- käsitletakse vajaduse korral muid lisasid;
- esitatakse aruandes käsitletud teabe kokkuvõtte.

**Tabel 1. KMH aruandes hinnatavad mõjud, mõjude hindamise metoodika ning mõjusid hindavad eksperdid.**

Keskonnaelement	Hindamise metoodika ja ekspert	Ekspert
<b>Elustik, rohevõrgustik</b>	Analüüsitakse rohevõrgustiku paiknemist planeeringualal lähtuvalt üld- ja maakonnaplaneeringust, loomõnnetuste andmetest ja maastikust, kaardistatakse rohevõrgustiku konfliktalad piirkonnas. Ekspert hinnangu vormis hinnatakse kavandatava tegevuse mõju rohevõrgustikule ning soovatakse leevendavaid meetmeid.	Piret Toonpere  Laura Elina Tuovinen
<b>Pinna- ja põhjavesi</b>	KSH aruandes käsitletakse mõju pinnaveele eksperthinnanguna lähtudes võimalikest vooluhulkadest ning geodeetilise mõõdistuse käigus määratavatest olemasolevate kraavide/truupide kõrgusandmetest.  Kavandatud tegevuste veekaitsenõudeid ning vajalikke meetmeid veereostuse ohu minimeerimiseks käsitletakse KSH aruandes eksperthinnangu vormis lähtuvalt õigusaktide ja asjakohaste juhendmaterjalide nõuetest.	Mihkel Vaarik
<b>Müra ja vibratsioon</b>	Müra hindamine teostatakse arvutuslikult. Müra hindamisel, sh müra mõju olulisuse hindamisel, lähtutakse atmosfääriõhu kaitse seadusest ja keskkonnaministri määrusest 16.12.2016 nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“.  KSH käigus hinnatakse vibratsiooni teket ja levikut eksperthinnanguna arvestades analoogsetes objektides teostatud mõõtmistulemusi.	Akukon Eesti OÜ töörihm
<b>Õhukvaliteet</b>	Detailplaneeringu faasis ei ole teada alal tegutsema hakkavad ettevõtted ning seega ei saa täpselt hinnata heiteallikaid ja nendest väljutatavate saasteainete koguseid. KSH aruandes antakse siiski analoogsete ettevõtete andmetele tuginedes hinnang võimalikest heiteallikatest ning eralduda võivatest saasteainetest. Soovitatakse meetmeid saasteainete hajuvuse parandamiseks edasisel projekteerimisel.  KSH aruandes antakse hinnang lennuvälja, helikopteriväljaku ja	Andrus Veskioja  Piret Toonpere



	motokeskuse võimalikule mõjule õhukvaliteedile analoogsete objektide mõõtetetulemuste ja teaduskirjanduse andmetele tuginedes.	
<b>Kliima</b>	Hinnatakse maakasutuse muutuse mõju kliimamuutusele nii süsiniku sidumise kui ka soojusaarte tekke aspektist. KSH aruandes käsitletakse ka kliimamuutuste (sagenevate tormide, tugevnevate tuulte ja üleujutuste sagenemise tingimuses) võimalikku mõju planeeringualale, sh üleujutusrisiki.	Piret Toonpere
<b>Pinnas</b>	Ala eelneva kasutuse ja visuaalse ülevaatuse alusele hinnatakse ala sobivust soovitud otstarbel kasutamiseks. Pinnase seisundi vastavust kavandatud kasutuseks hinnatakse vastavalt keskkonnaministri 28.06.2019 määrusele nr 26 „Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases”.	Kaisa Aadna
<b>Tehiskeskond</b>	GIS analüüs lennuvälja kaitsevööndisse jäävate objektide ja laienevate piirangupindade alale jäävate kõrgehitiste ja rajatiste osas.	Heli Aun

Planeeringuga kavandatud tegevuse mõjualaks on eeskätt planeeringuala ja selle vahetu kontaktvöönd. Mõjude ulatus sõltub mõju liigist ja seda täpsustatakse KSH läbiviimise käigus.

Alternatiive võrreldakse omavahel mõjutatavatele keskkonnamelementidele avalduva mõju alusel kasutades skaalat:

- tugev positiivne mõju;
- keskmine positiivne mõju;
- vähene positiivne mõju;
- oluline mõju puudub;
- vähene negatiivne mõju;
- keskmine negatiivne mõju;
- tugev negatiivne mõju.

## 6 Osalised, huvitatud isikud ja ekspertgrupp

Detailplaneeringute ja KSH koostamise osapooled on järgmised:

- detailplaneeringu ja KSH algataja on Narva-Jõesuu Linnavalitsus. Planeeringu kehtestaja ja vastuvõtja on Narva-Jõesuu Vallavolikogu.
- detailplaneeringust huvitatud isikud on SA Ida-Virumaa Investeeringute Agentuur, (registrikood 90003841, aadress Keskväljak 4, 41531 Jõhvi, e-posti info@ivia.ee)
- KSH koostaja on LEMMA OÜ (Harju maakond, Tallinn, Kristiine linnaosa, Värvi tn 5-A308, 10621; e-post: [piret@lemma.ee](mailto:piret@lemma.ee); tel: +372 505 9914; kontaktisik: Piret Toonpere).

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 36 lg 2 p 8 kohaselt tuleb KSH programmis esitada eksperdirühma koosseis, nimetades ja põhjendades, milliseid valdkondi ja millist mõju hakkab iga rühma kuuluv isik hindama.

Tabel 1. KSH ekspertgrupp

Valdkond	Ekspert	Pädevus
<b>KSH juhtekspert</b> Töögrupi töö koordineerimine, õhukvaliteedi ja kliimamuutuste mõjud. Lisaks ülejäänud teiste ekspertide poolt katmata mõjuvaldkonnad.	Piret Toonpere	Loodusteaduste bakalaureus keskkonnatehnoloogia eriala ökosüsteemide tehnoloogia suunal ja tehnikateaduste magister keskkonnakorralduse ja puhtama tootmise erialal .  Juhtekspert omab KMH litsentsi (KMH 0153) ja seega vastavalt KeHJS § 34 lg 5 DP KSH juhtimise õigust.
<b>Mõjud looduskeskkonnale, sh rohevõrgustikule</b>	Laura Elina Tuovinen	Maastikukujunduse bakalaureus, tehnikateaduste magistrakraad omandamisel
<b>Müra ja vibratsioon</b>	Akukon Eesti OÜ (Ingrid Leemet)	Ettevõttel on laialdane kogemus müra- ja vibratsiooni hindamises. Akukon on Soome Mõõtetehnika Keskuse FINAS-akrediteerimise teenuse poolt akrediteeritud ning pädevaks tunnistatud akustiliste ja müramõõtmiste testimislabor, kus tehakse akustika- ja müramõõtmisi.
<b>Mõju pinna- ja põhjaveele</b>	Mihkel Vaarik	Diplomeeritud veemajanduse insener
<b>Pinnase seisund</b>	Kaisa Aadna	Loodusteaduste magister (tööstusökoloogia)
<b>GIS analüüs</b>	Heli Aun	Tehnikateaduste magister (geotehnoloogia); GIS spetsialist

KSH läbiviimise käigus konsulteeritakse vastavalt vajadusele täiendavate ekspertidega, sh on vajalik koostöö Transpordiametiga lennuohutuse teemadel.

Isikud ja asjaomased asutused, keda kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi tegevuse vastu, on KMH programmi koostamise ajal määratletud Tabel 1-s. KMH käigus asjaolude selgumisel võib mõjutavate ja/või huvitatud isikute ja asjaomaste asutuste nimekirja täiendada.

**Tabel 2. Kaasatavad osapooled ning koostöö tegijad (nimekirja täiendatakse jooksvalt).**

Osapool	Kaasamise/koostöö põhjendus
<b>Koostöö tegijad</b>	
Keskkonnaamet	Planeeringu elluviimisega võib kaasneda oluline keskkonnamõju, planeeringualal paikneb kaitsealune üksikobjekt.
Maa-amet	Maa omanik
Päästeamet	Planeering käsitleb tuleohutusnõudeid.
Terviseamet	Planeeringuga käsitletakse tervisekaitsenõuete rakendamist, sh müra ja vibratsiooni teemasid.
Transpordiamet	Planeeringuala külgneb riigiteedega, kavandatakse lennuvälja ja kopteriväljakut
Politsei- ja Piirivalveamet	Planeeringuala asub Eesti Vabariigi välispiiri Schengeni välispiiri maismaapiiriga külgneva valla territooriumil lähemal kui 5 km piirini
Põllumajandus- ja Toiduamet	Planeeringuga kavandatav tegevus mõjutab maaparandussüsteemi nõuetekohast toimimist (planeeringualale jääb maaparandussüsteemi eesvool, millest võib olla vajalik lennurada kavandada üle või nihutada eesvoolu asukohta)
Kaitseministeerium	Planeerimisalase tegevuse korraldaja teeb koostööd Kaitseministeeriumiga, kui planeeringu elluviimine võib kaasa tuua riigikaitse ehitise planeeritud töövõime vähenemise. Programmi koostamisel pole teada kas lennuväli võib kuidagi riigikaitse ehitiste töövõimet mõjutada.
<b>Kaasatavad isikud ja asutused</b>	
Narva Linnavalitsus	Planeeringualaga lähipiirkonnas paiknev KOV, võib olla põhjendatud huvi kavandatava tegevuse suhtes.
Tehnovõrkude valdajad	Alal paikneb gaasitrass, vajalik on lahendada ühendus ÜVK-ga
Naaberkinnistute omanikud	Kavandatav tegevus võib puudutada nende õiguseid/soov kaasa rääkida.
Eesti Keskkonnaühenduste Koda	Valitsusväliseid keskkonnaorganisatsioone ühendav organisatsioon
Rahandusministeerium	Detailplaneeringu järelevalve teostaja.
Tõrvajõe-Olgina Külaselts	Kavandatav tegevus võib puudutada nende õiguseid/soov kaasa rääkida.

KSH programmi ja aruande avalikustamistest teavitatakse Ametlike Teadaannete, ajalehtede ja kohalike omavalitsuste veebilehtede vahendusel.

## 7 Ajakava

Tabel 3. KSH ja detailplaneeringute koostamise ajakava.

Etapp	Aeg
DP ja KSH algatamine	Narva-Jõesuu Linnavolikogu 29.12.2021 nr 17.
Seisukohtade küsimine DP lähteülesandele KSH programmi koostamisel on asjaomaste asutuste seisukohti arvestatud ulatuses, mis on KSH programmis asjakohane. DP koostamise tehnilisi tingimusi pole programmis korratud, neid arvestatakse DP koostamisel.	Jaanuar-veebruar 2022
KSH programmi koostamine	August 2022
Maa-ala mõõdistamine	August-september 2022
KSH programmi kohta ettepanekute küsimine planeerimisseaduses nimetatud isikutelt ja asutustelt (tähtaeg seisukoha esitamiseks antakse mitte vähem kui 30 päeva)	September 2022
Laekunud ettepanekutele vastusseisukohtade väljatöötamine, materjalide täiendamine. DP lähteseisukohtade ja KSH programmi (koos esitatud ettepanekutega) avalikustamine veebilehel	Oktoober 2022
DP eskiisi ja KSH aruande eelnõu koostamine	September-november 2022
DP ja KSH aruande eelnõu esitamine tellijatele ja huvitatud isikutele, vastavalt ettepanekutele täienduste tegemine	Detsember 2022
DP ja KSH aruande eelnõu tutvustamine komisjonides, vajadusel omavalitsuse ettepanekul dokumentide täiendamine	Jaanuar-Veebruar 2023
DP ja KSH aruande eelnõu avalikust väljapanekust kaasatavate ja koostöö tegijate teavitamine (14 päeva enne avalikustamist)	Veebruar 2023
DP ja KSH aruande eelnõu avalikust väljapanekust teavitamine ajalehes ja kodulehel	
DP ja KSH aruande eelnõu avalik väljapanek (30 päeva)	Märts 2023
DP ja KSH aruande eelnõu avalik arutelu	Aprill 2023
Avaliku väljapaneku tulemuste ja avaliku arutelu tulemuste kohta info avaldamine ajalehes ja linna kodulehel	Aprill 2023
DP ja KSH aruande eelnõu täiendamine tulenevalt avalikustamise tulemustest	Mai 2023
DP ja KSH aruande eelnõu kooskõlastamiseks ja arvamuse avaldamiseks esitamine kaasatutele (vähemalt 30 p)	Juuni-august 2023
DP ja KSH aruande eelnõu muutmine ja täiendamine vastavalt seisukohtadele Laekunud seisukohtadele vastamine Vajadusel kooskõlastamise kordamine	
DP vastuvõtmine ja avalikust arutelust teavitamine ajalehes ja linna kodulehel ning kirjaga asutustele, koostöö tegijatele ja kaasatavatele	September 2023
Vastuvõetud detailplaneeringu esitamine Keskkonnaametile ehituskeeluvööndi vähendamise kooskõlastamiseks (vähemalt 30 p)	Oktoober 2023
DP avalik väljapanek, arutelu ja kirjalikult esitatud arvamustele vastamine	Oktoober 2023
DP esitatakse heakskiitmiseks Rahandusministeeriumile (30-90p)	November 2023
DP kehtestamiseks esitamine, kehtestamine ja sellest teavitamine (50 p)	Detsember 2023

Programmi koostamise hetkel ei ole keskkonnamõju hindamise protsessi ajalist kulgemist võimalik täpsemalt paika panna, mistõttu on esitatud ajakava esialgselt eeldatav.

## Lisad

### Lisa 1 - Detailplaneeringu ja KSH algatamise otsus



# NARVA-JÕESUU LINNAVOLIKOGU

## OTSUS

Narva-Jõesuu

29.detsember 2021 nr 17

**Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu ja selle lähiala detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine ning lähteülesande kinnitamine**

### 1. Asjaolud ja menetluse käik

- 1.1 Sihtasutus Ida-Virumaa Tööstusalade Arendus (registrikood 90003841, edaspidi IVIA) esitas 13.09.2021 Narva-Jõesuu Linnavalitsusele taotluse Narva-Jõesuu linnas, Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu (katastriüksuse tunnus 85101:003:1275, maakasutuse sihtotstarve 100% transpordimaa, pindala 125,99 ha, maaomaniku volitatud esindaja Maaamet) detailplaneeringu algatamiseks, mille eesmärk on lennuvälja rajamine väikelennukitele sise- ja rahvusvaheliseks lennuliikluseks, helikopteri maaandumisplatsi, teenindushoonete, kommunikatsioonide, sõidukite õppeplatsi ja libedasõiduraja ning kartodroomi ja hobilendurite (nt mudellennundus) ala rajamine. Narva-Jõesuu Linnavalikogu on seisukohal, et piirkonna arendamine peab toimuma jätkusuutlikult ning detailplaneeringu menetluse käigus võivad täpsustuda lennundusega seotud tegevused.
- 1.2 IVIA taotluse esitamise hetkel oli Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistul (katastriüksuse tunnus 85101:003:1275) menetluses 2010 aastal algatatud detailplaneering. Narva-Jõesuu Linnavalitsuse 07.12.2021 korraldusega nr 535 on lõpetatud Vaivara vallavalitsuse 19.10.2010 korraldusega nr 253 algatatud „Soldina ja Tõrvajõe külas asuva kehtiva üldplaneeringuga kooskõlas oleva Olgina Lennuvälja maa-ala detailplaneeringu koostamise algatamine“ detailplaneeringu koostamine ning sama planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise koostamine.
- 1.3 09.12.2021 IVIA esitas kinnituskirja koos täiendatud eskiisjoonisega, millega kinnitas detailplaneeringu algatamise soovi.
- 1.4 Detailplaneeringu taotluse kohaselt on taotletud detailplaneeringu koostamist Lennuvälja kinnistule, Narva-Jõesuu Linnavalikogu on seisukohal, et detailplaneeringu ala on vajalik laiendada haarates sinna ka Lennuvälja kinnistu lähiala: 13148 Narva-Arumäe tee T1 ja Oksa tee, kuna detailplaneeringu koostamisel tuleb lahendada ka avalikule teele juurdepääsuteede asukoha määramine. Detailplaneeringu ala pindala on ca 140 ha.
- 1.5 Detailplaneeringu algatamise taotluses on lennuraja pikkuseks kavandatud 1600m kõvakatet ning lisaks kuni 200m kruusakattega osad. Detailplaneeringu koostamise raames toimub planeeringu maa-alal krundijaotuse määramine, uute kruntide moodustamine, ehitusõiguse määramine ja liikluskorralduse lahendamine. Detailplaneeringuga moodustavate kruntide sihtotstarveteks kujuneksid transpordimaa, kombineeritud äri-/tootmismaa ja üldkasutatav maa.
- 1.6 Detailplaneering on juhtotstarbe osas kehtivale Vaivara valla üldplaneeringule vastav.
- 1.7 Esitatud eskiisjoonise kohaselt juurdesõidutee ja lennurada läbivad Soldina peakraavi, millel kehtib 25m ehituskeeluvöönd (edaspidi EKV). Looduskaitseaduse (LKS) § 38 lg 3 kohaselt ranna või kalda ehituskeeluvööndis on uute hoonete ja rajatiste ehitamine keelatud. LKS § 38 lg 5 p 10 alusel ehituskeeld ei laiene kehtestatud detailplaneeringuga avalikult kasutatavale teele, detailplaneeringuga juurdepääsuteed määratakse avalikuks kasutamiseks. LKS § 38 lg 9 kohaselt kui kohalik omavalitsus lubab ranna või kalda ehituskeeluvööndis ehitamist vastuolus käesolevas paragrahvis sätestatuga, ei teki isikul,

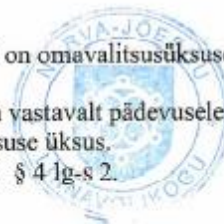


kellele ehitusluba väljastati või kelle huvides ehitamine on, vastavalt haldusmenetluse seadusele õiguspärasest ootust ehitamise õiguspärasuse osas. IVIA ei ole detailplaneeringu algatamise taotluses märkinud, et soovib vähendada EKV, kuid antud juhul tuginedes LKS ja asjaolule, et kavandatav lennurada on planeeritud ehitada osaliselt Soldina peakraavi EKV on Narva-Jõesuu Linnavolikogu seisukohal, et tuleb taotleda EKV vähendamist vastavalt LKS nõuetele. LKS § 40 lg 4 p 2 kohaselt EKV vähendamiseks esitab kohalik omavalitsus Keskkonnaametile taotluse ja planeerimisseaduse kohaselt kehtestatud üldplaneeringu muutmise ettepanekut sisaldava vastuvõetud detailplaneeringu. Üalloodust tulenevalt detailplaneeringuga tehakse ettepanek kehtiva üldplaneeringu muutmiseks EKV vähendamise osas.

- 1.8 Vastavalt Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusel (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 lennuraja pikkuseks kavandatud 1600m kõvakatet ning lisaks kuni 200m kruusakattega osad. Eelnevat arvesse võttes on antud planeeringu koostamisel vajalik KSH eelhindamise läbiviimine.
- 1.9 KSH eelhindang on koostatud Lemma OÜ pool ning on käesoleva otsuse Lisa 2. Narva-Jõesuu Linnavolikogu on seisukohal, et antud juhul vaatamata KSH eelhindangu järeldustele tuleb algatada detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine, kuna laiemaks keskkonnamõju strateegilise hindamise eesmärgiks on arvestada keskkonnakaalutlusi planeerimisdokumendi koostamisel ning kehtestamisel ja tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse. Narva-Jõesuu Linnavolikogu peab oluliseks hinnata lennuvälja rajamiseks vajalikke tegevusi, aspekte (KehJS mõistes tagajärgi) ja nende eeldatavat keskkonnamõju. Soldina peakraavi (VEE1065800) ristumine lennurajaga vajab põhjalikumalt analüüsimist. Lennuvälja vahetus läheduses on elumajad ning lennuvälja kasutamine avaldab elanike heaolule ja tervisele mõju peamiselt läbi tekkiva müra. KSH läbiviimise protsessis tuleb hinnata ka lennuvälja kasutamisega seotud müra ja vibratsiooni mõjusid.
- 1.10 KSH eelhindang ja käesoleva otsuse eelnõu koos KSH algatamise ettepanekuga oli edastatud seisukoha esitamiseks Keskkonnaametile ja Terviseametile.
- 1.11 PlanS § 130 lg 2 p-st 2 tulenevalt ei või planeerimisalase tegevuse korraldaja halduslepinguga üle anda planeeringu koostamise korraldamist ja planeeringu koostamisel vajalike menetlustoimingute tegemist detailplaneeringu arendajale kui planeeringuga soovitakse muuta kehtestatud üldplaneeringut. See tähendab, et kohalik omavalitsus peab hankima planeerija ja KHS eksperdi.
- 1.12 Detailplaneeringu algatamise otsus ei anna huvitatud osapoollele õiguslikku ootust, et arendaja saab enda jaoks soovitud tulemuse ning detailplaneering jõuab kehtestamiseni. Pigem annab detailplaneeringu algatamise otsus omavalitsuse poolt signaali, et nimetatud teemat on vajalik arutada ja leida võimalik parim lahendus. Detailplaneeringu algatamine kujutab endast protsessi, mille käigus algatatakse omavalitsuse poolt diskussioon, saamaks teada planeeritava tegevuse head ja vead ning seisukohad. Detailplaneeringu koostamise korraldamisel lähtutakse järgmistest põhimõtetest: avalikkus, demokraatia, kõikehaaravus, üksikute ja üldiste huvide kokkulepe, keskkonna muutmise ja säilitamise vahelise tasakaalu leidmine.

## 2. Õiguslikud alused

- 2.1 Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) § 6 lg 1 alusel on omavalitsusüksuse üheks ülesannetest korraldada linnas ruumilist planeerimist.
- 2.2 PlanS § 4 lg 1 kohaselt on planeerimisalase tegevuse korraldaja on vastavalt pädevusele Rahandusministeerium, muu valitsusasutus või kohaliku omavalitsuse üksus. Planeerimisalase tegevuse korraldaja ülesanded on loetletud PlanS § 4 lg-s 2.



- 2.3 PlanS § 124 lg 10 kohaselt on detailplaneeringu koostamise korraldamine kohaliku omavalitsuse pädevuses.
- 2.4 PlanS § 125 lg 3 kohaliku omavalitsuse volikogu võib olulise avaliku huvi olemasolu korral algatada detailplaneeringu koostamise alal või juhul, mida käesoleva paragrahvi lõigetes 1 või 2 ei ole ette nähtud.
- 2.5 PlanS § 142 lg 1 detailplaneering võib põhjendatud vajaduse korral sisaldada kehtestatud üldplaneeringu põhilahenduste muutmise ettepanekut.
- 2.6 PlanS § 142 lg 2 kohaselt üldplaneeringu põhilahenduse muutmise ettepanekut sisaldava detailplaneeringu koostamisele kohaldatakse üldplaneeringu koostamisele ettenähtud menetlust.
- 2.7 PlanS § 142 lg 3 kohaselt kui üldplaneeringu põhilahenduse muutmise ettepanekut sisaldava detailplaneeringu koostamisel on nõutav keskkonnamõju strateegilise hindamise korraldamine, lähtutakse detailplaneeringu menetlemisel üldplaneeringu menetlemisele ettenähtud nõuetest.
- 2.8 PlanS § 77 lg 1 kohaselt algatab kohaliku omavalitsuse volikogu üldplaneeringu (antud juhul detailplaneeringu) ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise.

Lähtudes ülaltoodust,

Narva-Jõesuu Linnavalikogu

**o t s u s t a b:**

1. Algatada Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu ja selle lähiala detailplaneering üldpindalaga ca 140 ha.
2. Algatada Soldina külas asuva Lennuvälja kinnistu ja selle lähiala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH).
3. Kinnitada detailplaneeringu lähteülesanne vastavalt otsuse Lisale 1 ja KSH eelhinnang vastavalt Lisale 2.
4. Detailplaneeringu korraldaja on Narva-Jõesuu Linnavalitsus, algataja, vastu võtja ja kehtestaja on Narva-Jõesuu Linnavolikogu.
5. Linnavolikogu otsuse terviktekstiga saab tutvuda Linnavalitsuse kantseleis tööaegadel aadressil Jaan Poska 26, II korrus ja Narva-Jõesuu linna veebilehel <http://narva-joesuu.ee/uldinfo>.
6. Otsus jõustub teatavastegemisest.

Käesoleva otsuse võib vaidlustada 30 päeva jooksul arvates päevast, millal isik vaidlustatavast haldusaktist teada sai või oleks pidanud teada saama, esitades Narva-Jõesuu Linnavolikogule vaide haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või esitades kaebuse Tartu Halduskohtu Jõhvi kohtumajale halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras .

  
Aare Öbjartel  
linnavolikogu esimees

