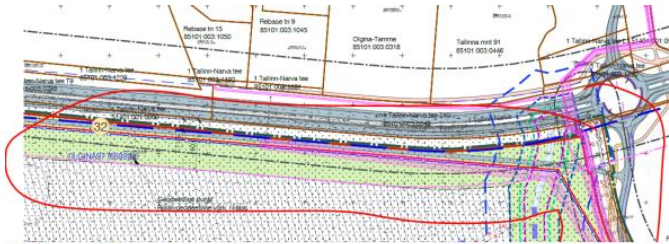


Lisa 2.2 Koostöö ametitega

Jrk nr	Seisukoha andnud organisatsioon/ isik	Seisukoha kuupäev, tüüp ja nr	Seisukoha täielik ära kiri	Dokumendi tüüp	Märkus
2.2.1.	Maa-Amet	20.12.2023 nr 6-3/22/557-5	<p><i>Terviktekst vt kiri</i></p> <p>Maa-amet nõustub Lennuvälja kinnistu ja selle lähiala detailplaneeringu (K-Projekt Aktsiaseltsi töö nr 22097) lahendusega tingimusel, et arvestatakse 8.10.2021 kirjaga nr 6 -3/21/15060-3 edastatud märkustega. Palume teavitada Maa-ametit planeeringu vastuvõtmisest ja avalikustamisest. Võimalusel palume avalikustamisel lisada planeeringumaterjalidele CAD (DWG formaadis) joonised.</p> <p><i>/Mai Lind/ maatoimingute osakonna juhataja</i></p>	Kiri	Märkustega arvestatud. Nõuded ehitusprojekti koostamiseks on välja toodud seletuskirja punktis 7.5.1 <i>Keskkonnaalased nõuded.</i>
2.2.2.	Politsei- ja Piirivalveamet	21.12.2023 nr 2.1-3/45274-2	<p><i>Terviktekst vt kiri</i></p> <p>Antud asjas on varasemalt Narva-Jõesuu Linnavalitsusele Siseministeeriumi poolt edastatud kiri piiripunktiks vajalike tingimuste kohta 30.10.2015. PPA nõue on, et lennuvälja kogu taristu peab olema välja ehitatud vastavalt rahvusvahelise piirikontrolli nõuetele.</p> <p><i>/Andres Sinimeri / logistikabüroo juht</i></p>	Kiri	Nõue lisatud seletuskirja alapeatükki 7.4 <i>Lennuvälja rajamisega seotud nõuded.</i>
2.2.3.	Terviseamet	27.12.2023 nr 9.3-4/21/ 17348-6	<p><i>Terviktekst vt kiri</i></p> <p>Amet esitas 14.01.2022 kirjaga nr 9.3-4/21/17348-2 arvamuse DP ja KSH algatamise ning lähteülesande kinnitamise eelnõu kohta koos märkustega. Amet on tutvunud esitatud materjalidega, mis on leitavad aadressil https://narva-joesuu.ee/planeeringute-avalik-valjapanek. DP materjalides on ameti poolt saadetud</p>	Kiri	Teadmiseks võetud.

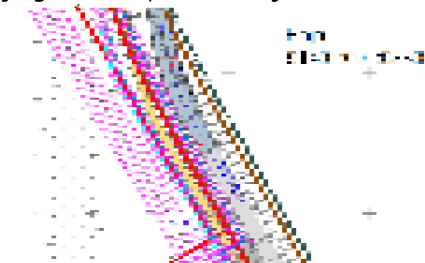
			arvamus märkustega arvestatud. Vastavalt eeltoodule puuduvad ametil täiendavad ettepanekud. <i>/Anna Kalinina/ vaneminspektor (keskkonnatervis)</i>		
2.2.4.	Transpordiamet	15.01.2024 nr 7.2-2/24/ 24625-2	<i>Terviktekst vt kiri</i> 1. Juhime tähelepanu, et olemasolev juurdepääs Lennuvälja katastriüksusele Tallinna mnt 90 katastriüksuse kaudu on lubatud vaid olemasolevas olukorras, kus igapäevast aktiivset tegevust ei toimu ning mahasõidu kasutus on vähene. Ehitusseadustiku § 70 lg 2 p 1 kohaselt on ehitise (riigitee) kaitsevööndis keelatud ohustada ehitist või selle korrakohast kasutamist. Transpordiametil on lai kaalutusruum otsustamiseks milline on ohutu ja toimiv lahendus riigiteel. Me ei saa nõustuda lennujaama laiendamisel juurdepääsu jätkumisega riigitee nr 1 Tallinna-Narva km 207,126 olemasolevalt lihtristmikult Tallinna mnt 90 katastriüksuse kaudu. Paraku on riigitee tänane liiklussagedus juba nii kõrge, et piirkonna arendamisel tuleb ristmik igal juhul ümber ehitada kanaliseeritud ristmikuks. Riigi põhimaantee nr 1 on Euroopa teedevõrgu maantee, mille aasta keskmine ööpäevane liiklus on 7602 autot. Ristmiku kanaliseerimise nõue tuleneb maanteede projekteerimisnormidest (peatükk 4). Seejuures tuleb tähele panna, et Transpordiameti tellimusel on Sillamäe ja Narva linnade vahelise teelõigu 2+2 eelprojekti koostamine, mille kohaselt likvideeritakse Tallinna mnt 90 katastriüksusel olemasolev ristumiskoht. Planeeringus tuleb käsitleda juurdepääsude rajamise kohustust ja järjekorda ning seletuskirja lisada realiseerimiskava.	Kiri	1. Teadmiseks võetud. Planeeringus ei ole kavandatud juurdepääsu läbi Tallinna mnt 90 kinnistu.

			<p>2. Realiseerimise peatükki lisada, et Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks. Kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks. Tehnovõrkude kavandamiseks teemaale, riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral tuleb EhS § 99 lg 3 alusel taotleda nõuded projektile Transpordiametilt.</p> <p>3. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande joonisel 28 (lk 65) on kujutatud piirangupind 1. klassi visuaalraja kohta, mis tähendab, et rada võivad kasutada üksnes lennukid, mille õhku tõusuks vajalik distants on standardtingimustel alla 800 meetrit (aeroplane reference field length less than 800 m). Detailplaneeringu seletuskirja peatükis 4 on välja toodud, et planeeringus arvestatakse liikluse korraldamisel visuaallennureeglitega, kuid eelpool toodust lähtuvalt tuleks detailplaneeringus täpsustada, et lennutegevuse ja visuaalraja planeerimisel tuleb arvestada üksnes lennukitega, mille õhkutõusuks vajalik distants on standardtingimustel kuni 800 meetrit (aeroplane reference field length is less than 800 m).</p> <p>4. Palume planeeringu seletuskirja täiendada, et lisaks piirangupindadele kuulub lennuvälja lähiümbruse juurde kaitsevöönd. Lennuvälja kaitsevöönd moodustab riskülikukujulise ala, mis ulatub 150–500 meetrini lennuraja telgjoonest mõlemale poole ja 600–2300 meetrini lennuraja lävedest lähenemisalade suunas. Visuaalraja puhul, mida võivad kasutada üksnes lennukid, mille õhkutõusuks vajalik distants on standardtingimustel alla 800</p>	<p>2. Tehnovõrkude projekteerimiseks lisatud nõue seletuskirja alapeatükki 7.1 <i>Täiendavate kooskõlastuste vajadus.</i></p> <p>3. Planeeringus on kavandatud visuaallennureeglite alusel toimiv lennuväli, mida on tulevikus võimalik kohandada instrumentaal-lennureeglitele, vt seletuskirja peatükki 4 <i>Planeeringus kavandatu ja alapeatükki 7.4 Lennuvälja rajamisega seotud nõuded.</i></p> <p>4. Kitsendused on kirjeldatud seletuskirja alapeatükis 6.2 <i>Lennuväljaga seotud kitsendused.</i></p>
--	--	--	--	---

			<p>meetrit (aeroplane reference field length less than 800 m) oleks kaitsevööndiks ristkülik, mille mõõtmed on 150 meetrit lennuraja telgjoonest mõlemale poole ja 600 meetrit lennuraja lävedest lähenemisalade suunas. Lennuvälja kaitsevööndis kehtivad lennundusseaduse § 352 loetletud piirangud, millega kitsendatakse kinnisasja kasutamist. Lennuvälja kaitsevööndi mõõtmed on lennuraja klassifikatsioonide kaupa toodud majandus- ja kommunikatsiooniministri 01.06.2015 määruse nr 50 „Lennuvälja ja kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed ning lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded“ lisa 2.</p> <p>5. Palun täpsustada, mida tähendavad põhijoonisel rohelisega tähistatud alad, sest see puudub tingmärkide loetelust (vt joonis nr 1). Joonis nr 1. Väljavõte põhijoonisest.</p>  <p>6. Palume korrigeerida tehnovõrkude lahendust reaalsel ruumivajadust arvesse võttes. Riigitee alune maa on riigitee rajatise teenindamiseks. Vaba ruumi olemasolul võime asukohapõhiselt anda nõusoleku kasutada seda maad tehnovõrkude paigutamiseks järgmistel tingimustel.</p>		<p>5. Tegemist on planeeritud haljasalaga, tingmärk lisatud.</p> <p>6. Korrigeerime tehnovõrkude lahendust.</p>
--	--	--	---	--	---

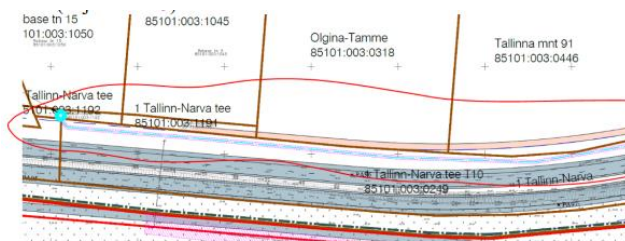
			<p>6.1 Lähtuda Transpordiameti juhendites „Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale kavandamisel“ ja „Riigimaanteede valgustamise juhised 2014-14“ toodud põhimõtetest. Kaevetöödel ja lahtiste kaevikute kavandamisel tuleb juhinduda Tööinspektsiooni juhendist „Tööohutus ehitusplatsil“. Lisada juhendid seletuskirja.</p> <p>6.2 Varisemisnurk millega me tehnovõrkude paigaldamisel kaevetöödel piki teed nõustume (mitte järsem) on 1:3/4 (53°) eeldades A-tüüpi pinnast vt „Tööohutus ehitusplatsil“.</p> <p>6.3 Planeeringu koosseisus kavandatavad riigiteega ristuvad tehnovõrgud tuleb rajada kinnisel meetodil.</p> <p>6.4 Piki riigiteed nr 13148 kulgevad tehnovõrgud tuleb viia erakinnistule ja nihutada sobivale kaugusele, nii et kaevetöödel ei ulatuks varisemisnurk riigitee kinnistule. Seejuures tuleb ÜVK trasside kaevetööde arvestada min 2,2m, so trassi sügavus ca 2,0m+0,2m liivapadi alla.</p> <p>6.5 Me ei nõustu ÜVK trasside planeerimisega piki riigiteed nr 13148 tee kinnistule ja tee muldkehasse (vt joonis nr 2). Trassid kavandada jalgratta-ja</p>	<p>6.1 Juhendid lisatud seletuskirja punkti 7.5.4 Nõuded ehitusprojektide koostamiseks ja ehitamiseks tehnovõrkude osas.</p> <p>6.2 Teadmiseks võetud.</p> <p>6.3 Nõue lisatud seletuskirja peatükki 7.5.4 Nõuded ehitusprojektide koostamiseks ja ehitamiseks tehnovõrkude osas.</p> <p>6.4 Teadmiseks võetud. Planeerimise hea tava kohaselt ei ole tehnovõrke erakinnistutele planeeritud.</p> <p>6.5 Teadmiseks võetud. Korrigeerime ÜVK trasside lahendust.</p>
--	--	--	--	--

jalgtee taha, Lennuvälja kinnistule.



Joonis nr 2. Väljavõtte tehnoorkude joonisest.

6.6 Sideühendus kuni ELA kaevuni 020K04B kavandada samuti väljapoole riigitee maad (vt joonis nr 3).



Joonis nr 3. Väljavõtte tehnoorkude joonisest.

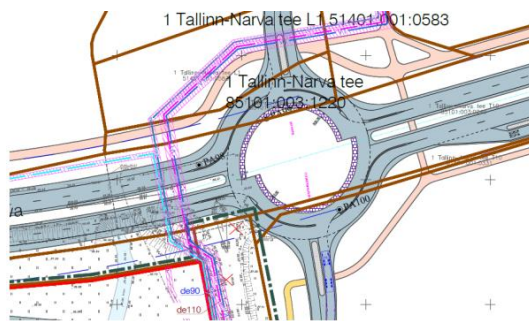
Tehnoorkude joonise aluseks on kenasti võetud teeprojekt, kuid asukohas on oluline arvestada ka olemasoleva situatsiooniga ja jalgteede ühendusega (vt joonis nr 4). Sidetrass on sobilik planeerida nii olemasolevast kui ka projekteeritud jalgratta- ja jalgteest põhjapoole.

6.6 Korrigeerime sidetrassi lahendust. Tehnoorkude planeerimisel arvestame nii olemasoleva kui ka projekteeritud olukorraga.



Joonis nr 4. Väljavõtte maa-ameti orofotost.

6.7 Nõustume tehnovõrkude ristumisega riigiteega nr 1 planeeritud asukohas, kuid palume kaaluda trassi kavandamist sirgjoonelisemalt ilma nn käänupunktideta, kuhu tuleb rajada kaevud (vt joonis nr 5). Kaevu asukohad nihutada jalgratta- ja jalgteedest eemale murualadele selliselt, et kaeviku varisemisnurk jääb ohutule kaugusele kergliiklustee kattest.




Joonis nr 5. Väljavõtte tehnovõrkude joonisest.

6.8 Planeeringus on arvestatud kehtiva riigitee teemaplaneeringuga, aga kuna ei ole teada millal teemaplaneeringut realiseerima hakatakse tuleb tehnovõrkude kavandamisel arvestada kindlasti ka oleva situatsiooniga. Geodeetilist alusplaani tuleb täiendada või lisada tehnovõrkude joonisele maa-ameti ajakohane foto, et tehnovõrkude lahenduse

6.7 Korrigeerime tehnovõrkude lahendust riigiteega ristumise asukohas. Kaevude asukohad määratakse ehitusprojekti vastavalt projekteerimise heale tavale.

6.8 Tehnovõrkude planeerimisel arvestatakse nii olemasoleva olukorra kui ka projekteeritud lahendusega.

			<p>sobivust kontrollida. Punkti 6.7 väljavõtte võrdluseks väljavõtte maa-ametist (vt joonis nr 6).</p>  <p>Joonis nr 6. Väljavõtte maa-ameti ortofotost.</p> <p>6.9 Tehnovõrkude peatükkidele lisada selgitus, et tehnovõrkude kavandamiseks teemaale tuleb Ehs § 99 lg 3 alusel taotleda nõuded projektile Transpordiametilt.</p> <p>7. Palume viia seletuskirja lisa 2 kooskõlla seletuskirja peatükkidega. Peatükkide numbrid ei kattu, mille tõttu on väga keeruline kontrollida meie ettepanekute täitmist.</p> <p><i>/Marek Lind/ juhtivspetsialist/ planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus</i></p>		<p>6.9 Nõue on lisatud seletuskirja alapeatükki 7.1 Täiendavate kooskõlastuste vajadus.</p> <p>7. Korrigeeritud.</p>
2.2.1.	Keskkonnaamet	15.01.2024 nr 6-5/23/23958-2	<p>Terviktekst vt kiri</p> <p>1. Lennuvälja kinnistu põhjaosas asub puurkaev PRK0013578 sanitaarkaitsealaga 50 m, millele juhtisime tähelepanu Keskkonnaameti 19.01.2022 kirjas nr 6-5/21/26292-3. Planeeringujooniste</p>	Kiri	<p>1. Selgitame, et puurkaevu sanitaarkaitsealasse jääb ainult planeeritud piirdeaed, ülejäänud rajatised on olemasolevad. Tegu on riigimaal paikneva puurkaevuga. Vees</p>

		<p>kohaselt kattub puurkaevu sanitaarkaitseala planeeritud rajatiste ehitusalaga.</p> <p>Veehaarde sanitaarkaitsealal tuleb vältida põhjavee, veekogu või selle osa kvaliteedi halvenemist ulatuses, mis võib joogivee tootmisel kaasa tuua veetöötamise kulude olulise suurenemise (veeseadus (VeeS) § 151 lg 1). Veehaarde sanitaarkaitsealal on majandustegevus keelatud, välja arvatud VeeS § 151 lg 2 loetletud tegevuste puhul.</p> <p>Keskkonnaameti 6-5/21/26292-3 kirjas märkisime, et Keskkonnaametil puuduvad andmed puurkaevu tegeliku seisundi ja veevõtu kohta. Juhul, kui tegemist on põhjavee seisundile ohtliku või kasutusotstarbe kaotanud puurkaevuga, siis puurkaevu omanik või maaomanik on kohustatud lammutama puurkaevu (ehitusseadustik (EhS) § 12 lg 1) või selle konserveerima (EhS § 129), kui puurkaev on olnud üle ühe aasta kasutusest väljas, teavitades sellest Keskkonnaametit ja kohaliku omavalitsuse üksust.</p> <p>2. KSH aruandes (lk 32) on viidatud kehtetule keskkonnaministri 02.04.2003 määrusele nr 27 „Kaitstavate looduse üksikobjektide kaitse-eeskiri“. Kehtiv on keskkonnaministri 01.03.2023 määrus nr 10 „Kaitstavate looduse üksikobjektide kaitse-eeskiri“.</p> <p>3. Soldina peakraav on maaparandussüsteemi osa ning selle ehituskeeluvööndi ulatus on 25 m. KSH aruandes on toodud (lk 35), et veekogu ümbersuunamiseks on vajalik tõenäoliselt praeguse ehituskeeluvööndi vähendamine 0-meetrini. Märgime, et Soldina peakraavi rekonstrueerimine</p>	<p>§ 149. lg 3 kohaselt võib Keskkonnaamet määrata sanitaarkaitseala ulatuse või muuta sanitaarkaitseala hooldusalaks, lähtudes tegelikust veevõtust. Omavalitsusele teadaolevalt puurkaevust veevõtt puudub. Kehtiva VeeS kohaselt on puurkaevudel 10 m ulatusega hooldusala, kuid puurkaevu kaudu võetakse vett alla kümne kuupmeetri ööpäevas või võetakse tootmisvett. Sellest lähtuvalt teeme ettepaneku Keskkonnaametil muuta puurkaevu sanitaarkaitseala hooldusalaks.</p> <p>Puurkaevu kohta on esitatud nõuded seletuskirja punktis 7.5.1 <i>Keskkonnaalased nõued</i>.</p> <p>2. KSH aruandes olev viide korrigeeritakse.</p> <p>3. Teadmiseks võetud. Kraavi rekonstrueerimist kirjeldatud seletuskirja punktis 6.2.4 <i>Soldina peakraavi (Sornajõgi) ümbersuunamine</i>. KSH aruandes vastavat sõnastust muudetakse</p>
--	--	--	--

			(voolusängi muutmine) on ehituskeeluvööndis võimalik kohaldades looduskaitseaduses § 38 lg 4 p 4 erandi alusel. <i>Ester Pindmaa/ peaspetsialist juhataja ülesannetes/ keskkonnakorralduse büroo</i>		vastavalt KEA selgitusele LKS kohase erandi rakendamise võimalikkuse osas.
2.2.2.	Kaitseministeerium	16.01.2024 nr 12-3/24/3	<i>Terviktekst vt kiri</i> Vastavalt Kaitseministri 26.06.2015 määruse nr 16 „Riigikaitse ehitise töövõime kriteeriumid, piirangute ruumiline ulatus ja andmed riigikaitse ehitise töövõimet mõjutavate ehitiste kohta“ § 61 lõikele 2 ei tohi ehitiste püstitamine, laiendamine või ümberehitamine vähendada raadiosüsteemi töövõimet. Lennuvälja kinnistule ja selle lähiala detailplaneeringu alale paigaldatavad päikeseelektrijaamad võivad negatiivselt mõjutada raadiosüsteemide töövõimet. Eelnevast lähtuvalt teeme ettepaneku lisada detailplaneeringu eelnõu seletuskirja tingimus, et Lennuvälja kinnistu ja selle lähiala detailplaneeringu alale võib igale kinnistule kavandada päikeseelektrijaama, mille päikesepaneelide maksimaalne (ehk DC) võimsus ei ületa 50 kW ja mis on ühendatud kuni 0,4 kV elektrivõrguga. <i>/Miiko Peris/ osakonnajuhataja</i>	Kiri	Täpsustus lisatud seletuskirja punkti 5.2.2 <i>Elektrivarustus</i> ja alapeatükki 7.1 <i>Täiendavate kooskõlastuste vajadus.</i>
2.2.3.	Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet	12.01.2024 nr 4.2-17/12934-1	<i>Terviktekst vt kiri</i> 1. Planeeringu materjalid, ennekõike põhijoonis, on puudulikud motoringraja osas. Selline ruumilise mõjuga objekt peab olema kantud joonisele, ei piisa selle lühidast mainimisest seletuskirjas maakasutuse osas. KSH aruande skeemidel on seda küll kujutatud, kuid see sisuliselt puudub planeeringus. Jääb küsimus, kuidas saab KSH-s kujutada ja	Kiri	1. Lisame <i>LISA 7.2 Hoonestuse ettepanek</i> joonisele võimaliku motoringraja ja õppesõidukompleksi lahenduse. Selgitame, et KSH aruandes on hinnatud võimalikku motoringraja lahendust, selleks, et oleks võimalik hinnata, kas antud asukohta on võimalik motoringrada kavandada nii, et müra normtasemed oleksid

		<p>hinnata objekti, mida detailplaneering sisuliselt ei käsitle?</p> <p>2. Motingraja rajamisega kaasneb tegelikult lageraie kogu ringraja alal. Ei planeeringus ega KSH-s ei kirjeldata raie mahtusid ega asendusistutuse teemat.</p> <p>3. Rohevõrgustik. Narva-Jõesuu teeb küll oma uue ÜP-ga ettepaneku Ida-Viru maakonnateemaplaneeringu muutmiseks, et nihutada olemasolevat rohekoridori, kuid rohekoridori nihutamise seotud mõjud ei ole praegu KSH-s piisavalt põhjalikult hinnatud.</p> <p>Väljavõte KSH aruandest: Piirkonna edasisel arendustegevusel tuleb tagada, et rohelise võrgustiku koridorid ümber planeeringuala säiliks. Arvestades, et lennuraja pikendamine on ka ÜP alusel vajalik tegevus, siis rohekoridori kavandamine ÜP eskiisis ettenähtud viisil üle perspektiivse lennuraja ei ole parimaks lahenduseks (Joonis 17). Sellisel kujul võib olla võimalik tagada rohekoridori toimivust kahepaiksete liikumiskoridorina (vastavate meetmete rakendamisel), kuid see ei ole tagatud imetajate jaoks. Samuti puuduks sellisel koridoril kliimat reguleeriv ja puhkemajanduslik funktsioon. Samuti ei ole võimalik tagada rohevõrgustiku toimivust motokeskuse, äri-tööstuspargi või õppesõidukeskuse aladel. Kui uus üldplaneering toetab antud alal pigem arendustegevust (kavandades selle liiklusmaa juhtotstarbega), siis ei ole samal ajal võimalik alal ulatusliku rohevõrgustiku säilitamine. (lk 39)</p>	<p>elamualadel tagatud. Täpsem lahendus selgub raja projekteerimisel.</p> <p>2. Haljastusega seotud aspekte on kirjeldatud seletuskirja alapeatükis 4.4 <i>Haljastuse kavandamise põhimõtted</i> ja punktis 7.5.1 <i>Keskkonnavalasid nõuded</i>. Maakasutuse muutusega kaasnevat mõju kliimamõjude vaatest (sh kompenseerimiseks vajaliku metsastamise mahtu) on hinnatud KSH aruande punktis 5.10.</p> <p>3. Narva-Jõesuu Linnavalitsus on koostamas uut Narva-Jõesuu linna üldplaneeringut. Uue koostamisel oleva üldplaneeringu raames tehakse ettepanek Ida-Viru maakonnaplaneeringu muutmiseks rohevõrgustiku nihutamise osas Lennuvälja kinnistul ja seda ümbritseval alal. Uue üldplaneeringu koostamise käigus analüüsitakse antud piirkonna rohevõrgustiku toimimist laiemalt ning määratakse leevendavad või kompenseerivad meetmed (alade keskkonnaseisundi parandamine või uute alade hõlmamine rohevõrgustikku). Käsitleva detailplaneeringu kontekstis ei ole võimalik tekkivat rohevõrgustiku probleemkohta lahendada.</p>
--	--	---	--

			<p>Arvestades seda, et lennuvälja pikendamine ning helikopterite maandumisplatside rajamine on küll sotsiaalmajanduslikus mõttes põhjendatud, ei ole seda otseselt motoringraja kavandamine selles kohas. Rohekoridori toimivust hakkab takistama just motoringrada, mitte niivõrd lennuväli.</p> <p>4. Ei ole kirjeldatud tuletõrjетиigi toimivust ja mõju keskkonnale.</p> <p>5. Motoringrajast tekkiva müra levi suvilate piirkonda. KSH aruandes on soovitatava meetmena kirjeldatud võimalust rajada müra takistavaid seinu või valle. Leiame, et need peavad planeeringus olema kajastatud selgelt kohustuslike, mitte soovitatavatena. Eriti lõuna- ja edelaküljel, kuivõrd Narva Olgina linnaosa hooajalised elamud jäävad kavandatavast motoringrajast vaid 600 m kaugusele. KSH aruandes on kirjeldatud motoringrajast levivat müra erinevatel ajavahemikel: ralliraja kasutus on arvestatud päevasel ajavahemikul (7–23) 10 h, kus 20 min on sõit ja 10 min paus, päeva keskel lõuna 1 h. Sõiduaeg kokku 6 h: 320 min päevasel ajal (7–19) ja 40 min õhtusel ajal (19–23). (lk 50) Arvan, et õhtusel ajal kella 19 kuni 23 toimiva spordiürituse müra levib kindlasti ka Narva elamuteni. Kuna Narva on õhtusel ajal iseenesest väga vaikne linn ja eriti suvilate piirkond on iseenesest puhkamiseks mõeldud, avaldavad motoringrajal hilja õhtul toimuvad üritused kindlasti mõju elanikele.</p> <p>6. KSH aruandes on kirjas, et lennukite õhku tõusmine ja maandumine toimub lääne suunal. Aga nagu</p>	<p>4. Tuletõrjетиigi rajamise kohta on esitatud nõuded seletuskirja punktis 7.5.1 <i>Keskkonnalased nõuded</i>. Sealjuures on mitmed nõuetest seatud just keskkonnast lähtuvalt, selleks et tagada lisaks kustutusvee funktsioonile ka kahepaiksete elupaiga kadu kompenseerivat funktsiooni.</p> <p>5. Leevendusmeetmed on esitatud nõuetena seletuskirja peatükis 7.5.1 <i>Keskkonnaalased nõuded</i>. Selgitame, et täpne müravallide/ekraanide paiknemine on võimalik lahendada projekteerimise etapis kui on selgunud raja täpsem paiknemine.</p> <p>6. KSH aruandesse lisatakse ka mõjuanalüüs lennuraja kasutamisest idasuunal.</p>
--	--	--	--	--

			<p>praktika näitab on tuulte suunad valdavalt teistsugused ja takistavad lennukite õhkutõusu lääne suunda. KSH-s hinnata ka mõju olukordades, kui õhkutõusmine või maandumine toimuv ida suunal. Või siis üheselt planeeringus välistada lennuraja kasutamine idasuunal. Sel juhul tuleks samas hinnata selliste olukordade sotsiaalmajanduslikku mõju lennuvälja toimivusele.</p> <p>7. KSH aruande tabelis 11 on kirjas: Vähene negatiivne mõju – rohevõrgustiku ulatus väheneb kuid tagatuks jääb rohekoridoride toimimine maaüksuse ääres ja ümber. Kindlasti ei ole võimalik selle väitega nõustuda. Vähene negatiivne mõju ei tingiks iseenesest ju ka muudatusettepanekut maakonnaplaneeringule.</p> <p><i>/Peeter Tambu/ peaarhitekt (direktori asetäitja)</i></p>		<p>7. Narva-Jõesuu Linnavalitsus on koostamas uut Narva-Jõesuu linna üldplaneeringut. Uue koostamisel oleva üldplaneeringu raames tehakse ettepanek Ida-Viru maakonnaplaneeringu muutmiseks rohevõrgustiku nihutamise osas Lennuvälja kinnistul ja seda ümbritseval alal. Uue üldplaneeringu koostamise käigus analüüsitakse antud piirkonna rohevõrgustiku toimimist laiemalt ning määratakse leevendavad või kompenseerivad meetmed (alade keskkonnaseisundi parandamine või uute alade hõlmamine rohevõrgustikku). Käsitletava detailplaneeringu kontekstis ei ole võimalik tekkivat rohevõrgustiku probleemkohta lahendada.</p>
--	--	--	--	--	---