

**Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuvate
Raja ja Kurvi maaüksuste detailplaneeringu
keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang**

Nimetus: Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuvate Raja ja Kurvi maaüksuste detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang

Töö tellija: Idasuuna Arenduse OÜ

Töö teostaja: LEMMA OÜ

Reg nr 11453673

Harju maakond, Tallinn, Kristiine linnaosa, Värvi tn 5, 10621

Tel +372 5139031

E-post mihkel@lemma.ee

KSH ekspert: Mihkel Vaarik

Töö versioon: 29.05.2024

Sisukord

Sisukord	4
Sissejuhatus	5
1 Kavandatava tegevuse kirjeldus	7
2 Seotus teiste strateegiliste planeerimisdokumentidega	10
2.1 Arengudokumendid	10
2.2 Kehtiv üldplaneering	10
2.3 Tallinn–Narva (E20) põhimaantee trassi teemaplaneering	12
3 Mõjutatav keskkond	14
4 Võimalikud keskkonnamõjud.....	16
4.1 Mõju Natura alale ehk Natura eelhindamine	16
4.2 Mõju kaitstavatele aladele, kaitsealustele liikidele jt loodusobjektidele	16
4.3 Loodusvarade kasutamine, jäätme- ja energiamahukus	16
4.4 Veekasutus ja reo- ning sademevee lahendus.....	17
4.5 Mõju välisõhule s.h lõhn	18
4.6 Müra.....	19
4.7 Vibratsioon, valgus, soojus ja kiirgus	21
4.8 Mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale	21
4.9 Mõju kliimamuutustele ja kliimamuutustega kohanemine	21
4.10 Mõju kultuuriväärtustele	22
4.11 Avariilukordade esinemise võimalikkus.....	23
4.12 Lähipiirkonna teised arendused ning võimalik mõjude kumuleerumine	25
4.13 Keskkonnalubade vajadus.....	26
4.14 Muud aspektid	27
Järeldused.....	28
Kasutatud materjalid	31

Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eelhindangu koostas LEMMA OÜ (reg nr 11453673) 2024. aastal. Vastutav keskkonnaekspert oli Mihkel Vaarik.

Soldina küla Kurvi ja Raja maaüksuste detailplaneering algatati endise Vaivara Vallavolikogu 20.09.2007 otsusega nr 120. Samaaegselt algatati ka DP keskkonnamõju strateegiline hindamine 2007. aastal kehtinud Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) alusel. Koostati keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm ja viidi 2008. aastal läbi selle avalikustamine. Edasi on planeeringu koostamine seiskunud.

2015. aastal kehtima hakanud planeerimisseaduse § 139 lõige 2 sätestab, et detailplaneeringu kehtestamise või kehtestamata jätmise otsus tehakse hiljemalt kolme aasta möödumisel detailplaneeringu algatamisest arvates. Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lõike 4 kohaselt tuleb enne 30.06.2015 algatatud detailplaneeringute menetlus lõpetada kolme aasta jooksul planeerimisseaduse jõustumisest ehk 1. juuliks 2018. Tähtaeg ühildub planeerimisseaduse § 139 lõikes 2 sätestatuga. Planeerimisseaduse eelnõu juurde koostatud seletuskiri märgib lk 179 kolme aastase tähtaja sätestamise kohta järgmist: „Nimetatud aja möödudes peab kohalik omavalitsus tegema detailplaneeringu kehtestamise või kehtestamata jätmise otsuse. Tähtaja kehtestamine aitab tagada, et detailplaneeringute koostamine toimuks mõistliku aja jooksul ega jääks venima.“ Kui detailplaneeringu menetlus on seiskunud ja on lõpuni viimata seadustes toodud tähtjaks ning samuti on detailplaneeringu lähteülesanne aegunud, siis on otstarbekas algatada uus DP menetlus.

Narva-Jõesuu Linnavalitsusele on 07.05.2024 esitatud taotlus varasema DP menetluse lõpetamiseks ja alale uue DP algatamiseks samadel tingimustel.

Vastavalt KeHJS alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse määruse nr 224 "Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu" § 13 punktile 1 tuleb eelhindang koostada Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõikes 1 ning määruses nimetatata juhul tööstuspiirkonna arendamisel ning § 13 punktile 2 vastavalt tuleb eelhindang koostada infrastruktuuri ehitamise valdkonnas ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni, bussi- ja autoparkide, elurajooni, staadioni, haigla, ülikooli, vangla, kaubanduskeskuse ning muude samalaadsete projektide arendamisel. Samuti tuleb määruse § 16 (muud juhud) järgi keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang anda muu käesolevas määruses nimetatata tegevus, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju. **Eelnevat arvesse võttes on antud planeeringu algatamisel vajalik KSH eelhindamise läbiviimine.**

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

Eelhindangu tulemusena selgitatakse välja, kas Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuvate Raja ja Kurvi maaüksuste detailplaneeringu (DP) koostamisel on täna kehtiva seadusandluse põhjal vajalik täiemahulise keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatamine või mitte. Lõpliku otsuse sellele KSH algatamise vajalikkuse osas peab tegema kohalik omavalitsus ning enne otsuse tegemist tuleb küsida (DP algatamise otsuse eelnõu ja KSH eelhindangu põhjal) seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt vastavalt KeHJS § 33 lõikele 6.

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

1 Kavandatava tegevuse kirjeldus

Käesoleva KSH eelhindangu objektiks on Narva-Jõesuu linnas Soldina külas asuvad Raja ja Kurvi maaüksused, kuhu soovitakse kavandada äri- ja tootmismaa krundid. **Sisuliselt kavandatakse uut tehnoparki, kus on kaasaegsetele nõuetele vastavad tootmis- ja ärimaa kinnistud koos sinna juurde kuuluvate tehnovõrkudega.** Selline läbimõeldud terviklik vajaduspõhine ärikinnisvara arendus on suunitlusest lähtuvalt logistiliselt soodsas asukohas paiknev infrastruktuuri „toorik“, kus arendaja planeerib atraktiivsed multifunktsionaalsed või spetsiifilised krundid ja vastavalt erinevate huvitatud klientide vajadusele ka hooned terviklikult/osaliselt välja ehitab.

Raja maaüksus (kat. tunnus 51401:001:0330) on maatulundusmaa 100%. MÜ pindala on 29.44 ha, millest kõlvikuliselt moodustab haritav maa 19.59 ha, looduslik rohumaa 6.29 ha, metsamaa 0.32 ha, õuema 0.15 ha ja muu maa 3.09 ha. Maaüksuse lõunapiiril asub amortiseerunud elamu (EHR kood 102028048), mis kuulub lammutamisele.

Raja maaüksus (85101:003:0395) on maatulundusmaa 100%. MÜ pindala on 11.06 ha, millest kõlvikuliselt moodustab haritav maa 10.12 ha, looduslik rohumaa 0.46 ha ja muu maa 0.48 ha.

Kurvi maaüksus (85101:003:0346) on elamumaa 100%. MÜ pindala on 19 954 m², millest haritav maa moodustab 19 882 m² ja looduslik rohumaa 72 m².

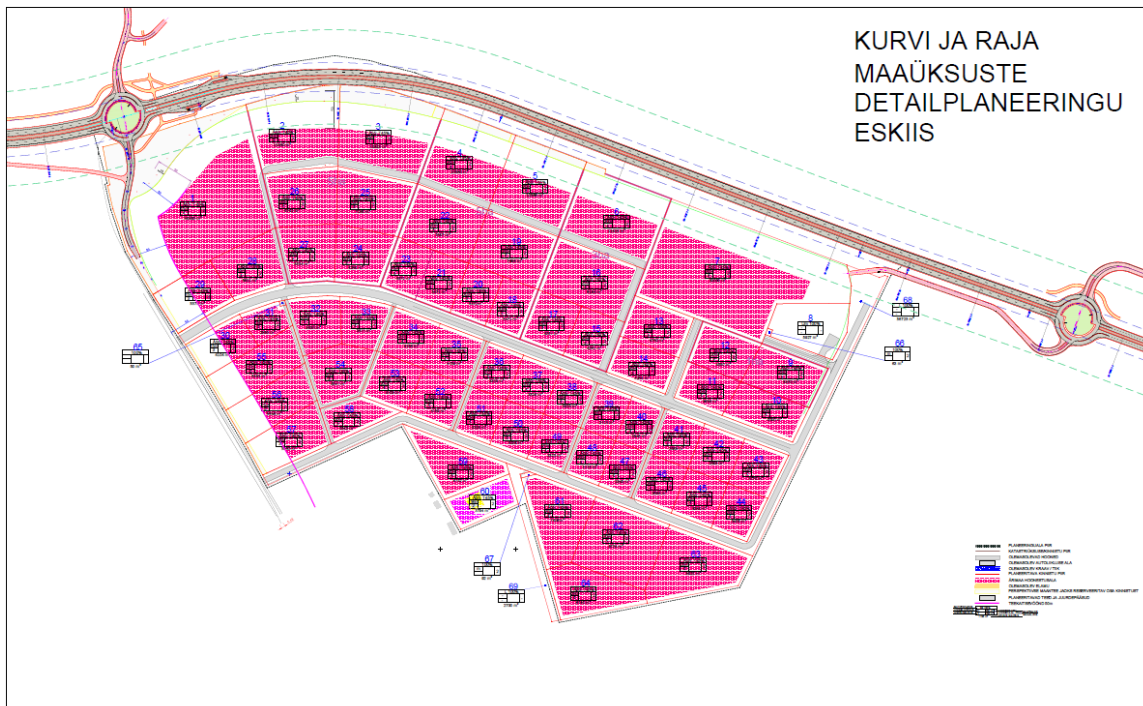
Juurdepääs DP alale on võimalik riigi põhimaanteelt nr 1 Tallinn-Narva tee kas Härmamäe tee või Narva-Arumäe tee kaudu. Alale juurdepääs kavandati Narva-Arumäe kõrvalmaanteelt.

Planeeritavale alale ulatub riigi põhimaantee Tallinn-Narva maantee kaitsevöönd ulatusega 50 m äärmise sõiduraja välimisest servast, samuti avalikult kasutatava Narva-Arumäe tee kaitsevöönd ulatusega 50 m.

Alast lääne poole jääb Lennuvälja (kat. tunnus 85101:003:1275) maaüksus, kuhu samuti koostatakse detailplaneeringut ning millega tuleb antud planeeringu koostamisel muuhulgas arvestada. Lennuvälja maaüksusel asub olemasolev murukattega lennurada, kuid DP eskiisi kohaselt on sinna planeeritud uus lennurada, ühendustee, parkimisrada, samuti krundid äri- ja tootmismaaade teenindushoonete ja seonduvate tegevuste jaoks (kavandada ka tehnopark, et meelitada piirkonda uusi ettevõtteid). Lisaks on alale kavandatud ka õppesõiduplats (koos libedasõidu rajaga), helikopterite maandumisplats ning motoringrada pikkusega u 2,4 km. Kavandatava tegevuse puhul ei saa võimaldada instrumentaallennureeglite järgi toimuvate lendude (IFR) tingimustele vastavat lennutegevust, sest sellisel juhul ulatuks piirangupind üle riigipiiri Vene Föderatsiooni territooriumile.

Soldina küla Kurvi ja Raja maaüksuste detailplaneering on alatatud endise Vaivara Vallavolikogu 20.09.2007 otsusega nr 120. **Kuna dokumendid on tänaseks vananenud, esitati alale uus DP algatamise taotlus ja kaalutakse KSH vajadust.**

Raja ja Kurvi maaüksuste DP eesmärk on planeeritava maa-ala äri- ja tootmismaa sihtotstarbega kruntideks jaotamine (kruntide suurus ca 2000 m² - 40 000 m²) ärihoonete rajamiseks, samuti transpordimaa tänavate ja juurdepääsuteede rajamiseks, tootmismaa tehnorajatiste (alajaam, gaasijaotusjaam, pumbajaam jms) rajamiseks. Samuti määratakse moodustavate kruntide ehitusõigus, heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, liikluskorralduse ja vajalike tehnovõrkude lahendamise tingimused. Seoses Narva lennuvälja arengutega loobutakse varasema lahendusega võrreldes antud asukohas ühiskondlike hoonete rajamisest ja DP ala kirdenurka on nüüd kavandatud üks üldkasutatava maa krunt, mis on avalikult kasutatav hooneteta maa näiteks haljasala vms tarbeks.



Joonis 1. Kavandatud tegevus. Väljavõte DP eskiisist.

Uue DP algatamisel puudub võrreldes varasemaga vajadus uue puurkaevu ja reoveepuhasti rajamiseks, kuna eeldatavalt on võimalik ala liita olemasoleva ühisveevärgi- ja kanalisatsioonisüsteemiga. Vaivara valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukava

aastateks 2016-2028 kohaselt on selleks nüüdseks perspektiiv olemas. AS Narva-Jõesuu Kommunaal (endise nimega AS KA Vaiko) on määratud vee-ettevõtjaks Olgina ja Sinimäe alevikus. Tehnovõrgud kavandatakse taotletavate tehniliste tingimuste, arvestatakse Lennuvälja maaüksuse analoogiaga. Olemasolev ühisveevärgi torustik on de110 veetorustik Olgina alevikus Narva maantee (85101:003:0930) kinnistul. Olemasolev reovee ühiskanalisatsioonitorustik on Olgina alevikus Rebase tänav L1 kinnistul (85101:003:1039) paiknev de200 reoveetorustik. Vajalik on DP alale reoveepumpla kavandamine. Planeeringu ala orienteeruvad vooluhulgad ei ole hetkel teada. Planeeringu koostamisel antakse põhimõtteline lahendus ning ehitusprojekti täpsustatakse planeeringuala konkreetseid lahendused.

Konkreetsed tegevused kruntidel ja sellega kaasnev veevajadus, reoveekogus ning kõvakattega pindadelt kogutava sademevee hulk ei ole hetkel teada. Vastavalt Keskkonnaministri 08.11.2019. määrusele nr 61 "Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused" (Lisa 1 "Saastenaõtjate piirväärtused ja reovee puhastusastmed") tuleb sademevesi, mis ületab sademevee reostusnäitajate piirväärtusi enne suublasse juhtimist puhastada.

Narva-Arumäe tee ning Tallinn-Narva tee ääres asub olemasolev D-kategooria gaasi magistraaltorustik maksimaalse töö rõhuga MOP üle 16 bari. Olemasoleva D-kategooria gaasitorule rakendub katsevöönd. Muud gaasitorustikud planeeringualal hetkel puuduvad. Vajadusel saab planeeringuala liita maagaasivõrguga hoonete soojusvarustuse tagamiseks.

2 Seotus teiste strateegiliste planeerimisdokumentidega

2.1 Arengudokumendid

Ida-Viru maakonna arengustrateegia 2019–2030+ sätestab, et aastaks 2035 toimib Ida-Virumaal mitmekesine, tugevatel ettevõtlikkushoiakutel tuginev ning suure lisandväärtuse loomist soodustav ettevõtluskeskkond, mis tugineb puhtale looduskeskkonnale, moodsale ja mitmekesisele taristule ning kaasaegsetele energialahendustele.

Maakonna ettevõtluse mitmekesistamisel on oluline uute põlevkivisektorist sõltumatute tootmiste ja teenuste loomine maakonda, välisinvesteeringute kaasamine, tööstus- ja ettevõtlusalade rohepöörde projektide edendamine ja uue ettevõtluse soodustamine, mis aitab kasvatada ettevõtlusaktiivsust ning leida uusi äri võimalusi.

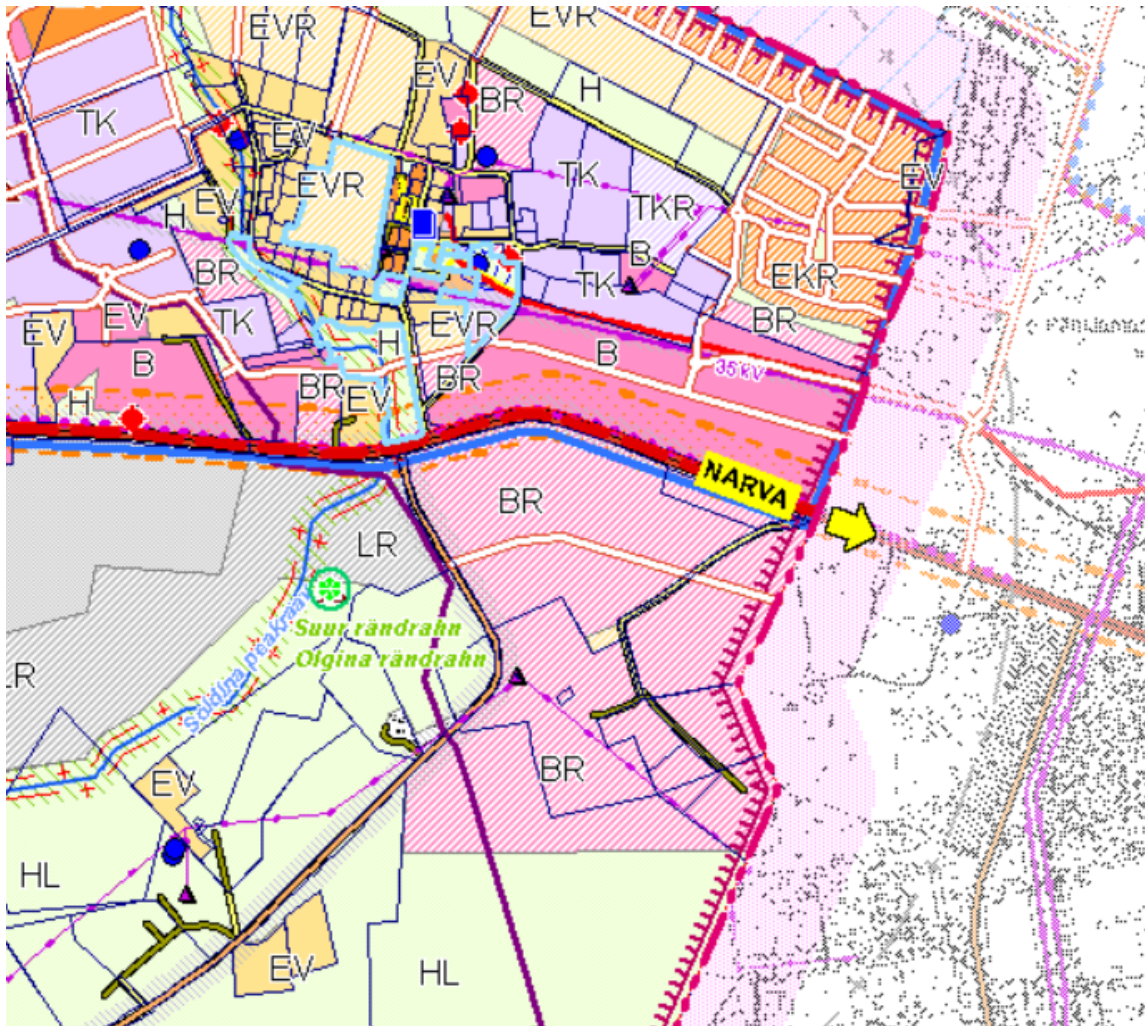
Narva-Jõesuu arengukava kuni 2025 konkreetsem arenguplaan tootmise ja äri arendamiseks puudub. Kõrvalkinnistul on ette nähtud lennuvälja arendamine.

2.2 Kehtiv üldplaneering

Varasema samale alale DP algatamise ajal 2007.a kehtis veel varasem Vaivara valla üldplaneering, mis nägi alale ette väikeelamute-, büroohoonete- ning maatulundusmaa. Detailplaneering sisaldas algatamisel seega kehtiva üldplaneeringu muutmissetpanekut.

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](#).

Üldplaneeringus on detailplaneeringu ala maakasutuse juhtotstarbeks reserveeritud ärimaa (üldplaneeringu kaardil tähisega BR), kuhu võib rajada ainult ärimaa sihtotstarbega haakuvaid hooneid ja rajatisi nagu bürood, laod keskkonnaohutute kaupade hoidmiseks, tanklad, autoremondi töökojad, kauplused vms kaubandus-, ning teeninduspinnad, majutuse-, meelelahutuse- ja söögikohad, **keskkonnaohutu väiketootmisega (nt arvuti- või elektroonikaseadmete kooste vms) tegelevate ettevõtete ruume jms analoogset äriotstarbelist maakasutust, mis ei nõua otseselt tootmismaa sihtotstarbe määramist.** Erandina võib selle otstarbega alal asuda äripiirkonda otseselt teenindavate tehnorajatiste maa (katastri järgi: tootmismaa). Samuti on lubatud sinna rajada vabaaja veetmisega seotud ettevõtlust jmt.



Joonis 2. Väljavõte Vaivara valla üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarvetest.

Ärimaade ja reserveeritud ärimaade planeerimisel ja kõigi muude äriobjektide planeerimisel tuleb järgida järgmisi põhimõtteid:

- detailplaneeringus või projekti asendiplaanil tuleb määrata ärimaa krundi minimaalne haljastuse protsent ja anda haljasalade asukohad ning vajalik parkimiskohtade arv ning paigutus;
- ärihoone tuleb maantee äärde paigutada nii, et seda teenindavad laoplatsid ja parklad jääks maantee poolsesse külge või kavandatava ärihoonestuse vahele. Sellisel juhul toimiks

ärihoone väljapool krunti asuvale alale müraseinana, mis summutaks teelt ja krundi seest tulevat liiklusrüü;

- enam kui 30 külastajaga puhkeotstarbeliste või turiste teenindavate ärihoonete juurde tuleb tagada bussi parkimise võimalus;
- ärihoonete parkimine tuleb lahendada krundi siseselt;
- ärimaale rajatud hoonetesse ei ole lubatud seada korteriomandit, kui detailplaneering seda ette ei näe. Samuti ei ole ärimaale lubatud rajada iseseisvat elamufunktsiooniga hoonet (sh ühiselamu tüüpi hooned või pikaajalist, st üle aastast majutusteenust pakkuvad majutusasutused), kui detailplaneering seda ette ei näe. Vastavat tüüpi hoone puhul tuleb parkimise jms korraldamisel lähtuda elamutele esitatud nõuetest.

DP algtamine ei ole vastuolus endise Vaivara valla kehtiva üldplaneeringuga.

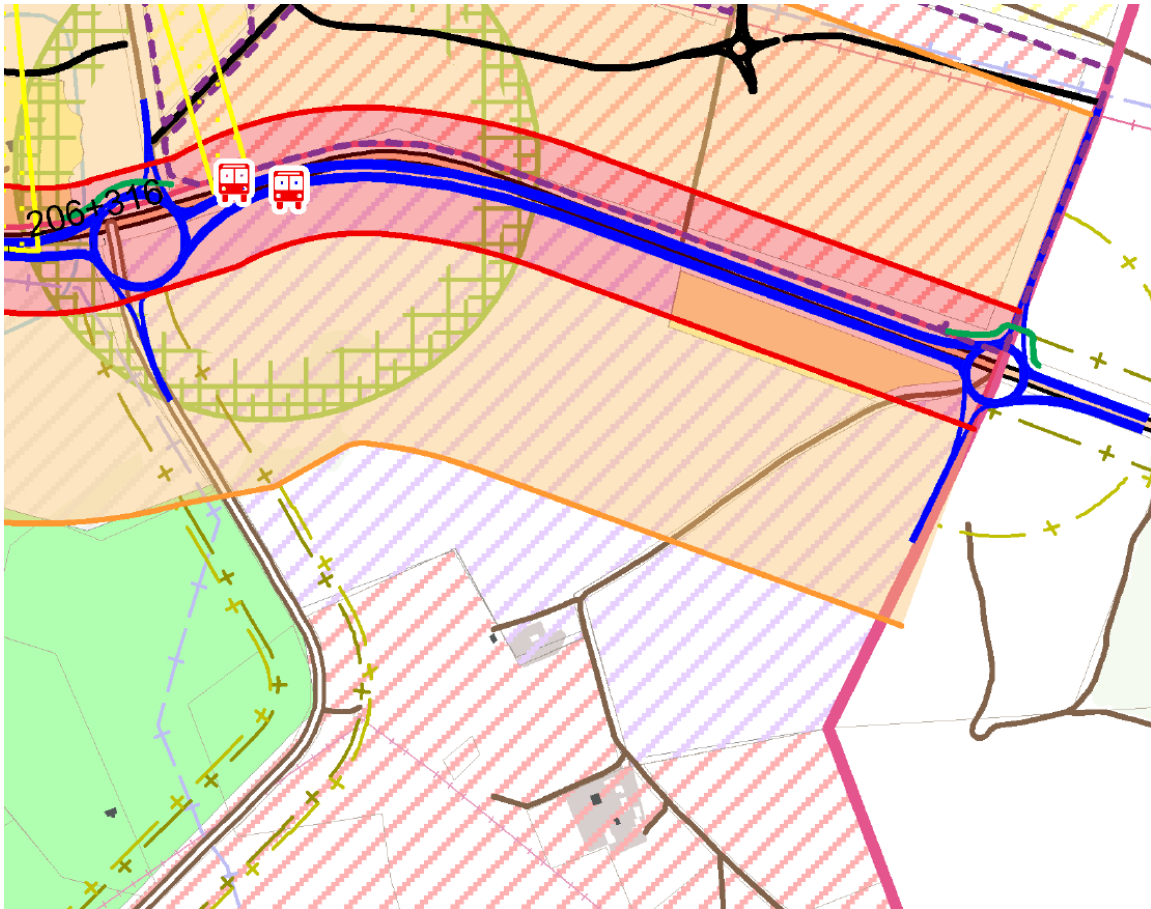
Narva-Jõesuu Linnavolikogu 19.12.2018 otsusega nr 71 on algtatud Narva-Jõesuu linna üldplaneeringu koostamine. Narva-Jõesuu linna üldplaneeringu eelnõu on läbinud avaliku väljapaneku. Uues ÜP-s on uute tootmisalade planeerimisel lähtutud olemasolevate lähedusest, et võimaldada ühtsete komplekside tekkimist. **DP alale ei ole uue ÜP maakasutuse kaardil hetkel juhtotstarvet määratud. Maaüksuste omanikud on samas esitanud vallale taotluse endise juhtotstarbe kandmiseks uue ÜP eelnõusse.**

2.3 Tallinn-Narva (E20) põhimaantee trassi teemaplaneering

Detailplaneeringu ala kattub osaliselt Tallinn–Narva (E20) põhimaantee trassi puhveralaga. 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.

Trassi puhverala sisse jäävad Kurvi maaüksus ja Raja maaüksuse põhjaosa riigi põhimaantee ääres.

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. Seoses perspektiivse I klassi maantee väljaehitamisega on teemaplaneeringus ette nähtud mitmeid müratõkke rajatise maanteest põhja suunas, mis vähendaks maanteemüra.



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

Juhul, kui põhimaantee trassi koridorist kaugemale jäävad arendusalad vajavad juurdepääsu põhimaanteele, tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada Tallinn-Narva maantee teemaplaneeringus väljatöötatud lahendusega. Detailplaneeringu ala juurdepääsu lahendus ei tohi minna konflikti Tallinn-Narva maantee teemaplaneeringuga. **Detailplaneeringu koostamine ei ole vastuolus Tallinn-Narva põhimaantee trassi teemaplaneeringuga. Detailplaneeringu koostamisel tuleb teha koostööd Transpordiametiga.**

3 Mõjutatav keskkond

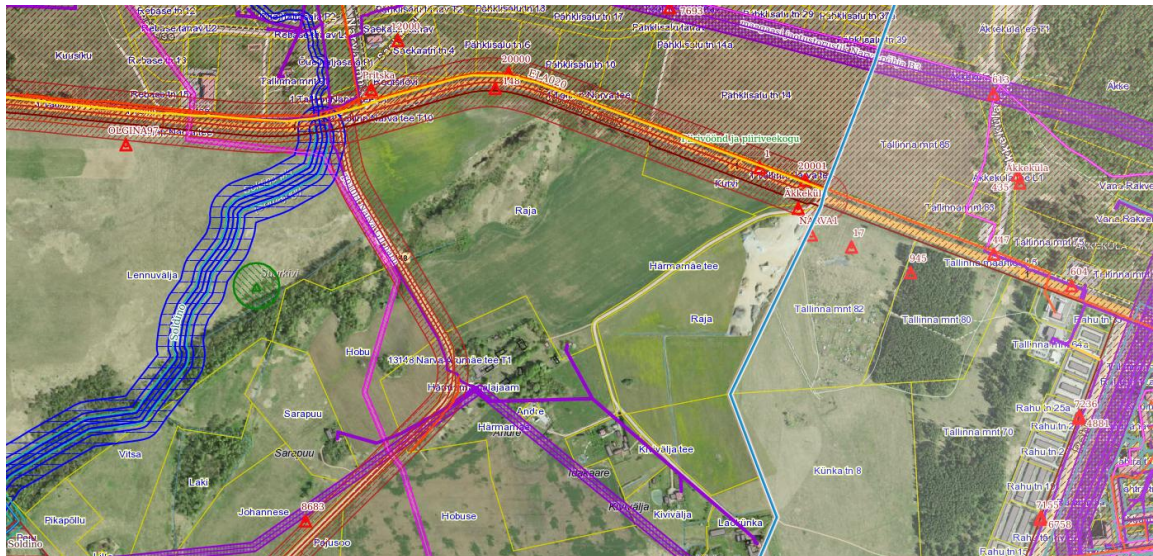
Detailplaneeringu ala asub Narva-Jõesuu linnas Soldina külas. DP alast lääne pool asub Narva lennuväli, mida on kavas hakata tulevikus arendama ning mis võib seejärel kitsendada DP ala kasutusvõimalusi. Hetkel töötab lennuväli ainult 01.05-31.10 ja vähe kasutatav lennurada on valgustamata.

DP alast põhja pool, Tallinn-Narva maanteest üle tee leidub mitmeid arenevaid Olgina aleviku arenduspiirkondi.

Planeeringualal kaitstavad loodusobjektid puuduvad. Kaitse- ja hoiualasid, Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid, kaitsealuste liikide leiukohti DP alale ega selle lähiümbrusesse ei jää.

Lähimad kaitstavad alad asuvad planeeringualast ca 3 km ida suunas, milleks on Narva jõe alamjooksu hoiuala (KLO2000089) ja Struuga loodusala (RAH0000602). Lähim veekogu on läänes Soldina peakraav (VEE1065800).

Detailplaneeringu eesmärk on eelkõige kehtiva üldplaneeringu elluviimine ja planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine. Detailplaneering on lähiaastate ehitustegevuse alus.

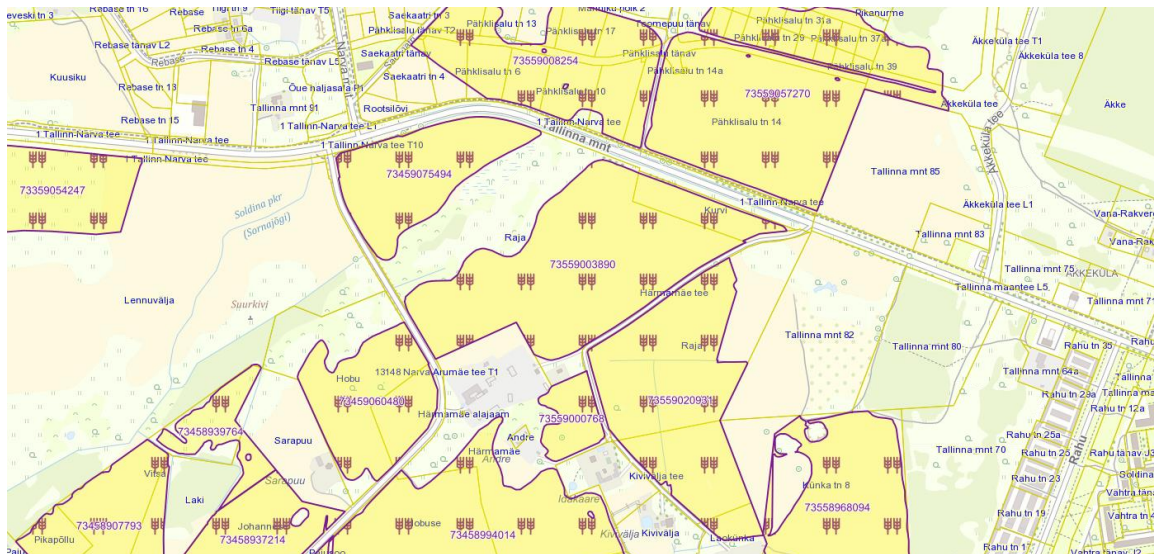


Joonis 4. Planeeringuala paiknemine hetkel piiranguid põhjustavate objektide suhtes. Alus: Maainfo kaardirakendus.

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

DP alal puudub hetkel elektriliitumine ning vee- ja kanalisatsiooniga liitumine. Detailplaneeringu ala paikneb trassidega varustatud piirkonna lähedal ja seda on võimalik tulevikus erinevate tehnovõrkudega liita.

Ala ei ole kaetud maaparandussüsteemidega, kuid seal asuvad hetkel PRIA-s registreeritud kasutusel olevad põllumassiivid.



Joonis 5. Planeeringuala põllumassiivid. Alus: Maainfo kaardirakendus ja PRIA.

4 Võimalikud keskkonnamõjud

4.1 Mõju Natura alale ehk Natura eelhindamine

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

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

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu 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 Struuga loodusalale (Narva jõele) ja seal elutsevatele liikidele. Välistatud on ka negatiivne mõju Natura ala terviklikkusele.

4.2 Mõju kaitstavatele aladele, kaitsealustele liikidele jt loodusobjektidele

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

Planeeringualale ja selle kontaktvööndisse ei jää looduskaitseaduse alusel kaitstavaid alasid. Käsitletaval alal puuduvad ka kaitsealuste liikide teadaolevad leiukohad. Lähim kaitseala (Narva Pimeaed, KLO1200459) jääb alast ca 4 km kaugusele ida suunda.

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

4.3 Loodusvarade kasutamine, jäätme- ja energiamahukus

Hoonete ja rajatiste rajamisel ja kasutamisel tarbitakse paratamatult loodusvarasid (nt maa, veeressurss, energia, ehitusmaterjalid), kuid arvestades ehitusmahte, ei põhjusta see nende

varude kättesaadavuse vähenemist mujal. Metsamaad on alal vaid 0.32 ha, mis tuleb raadata enne ehitustegevuse algust. Tegu ei ole metsa vääriselupaiga tunnustele vastava alaga ega muul viisil väärtusliku (nt aktiivses puhkemajanduslikus kasutuses oleva) kooslusega. Seega võib raadamise mõju pidada mõõdukalt negatiivseks.

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

Ehitusjäätmete valdaja peab rakendama kõiki tehnoloogilisi võimalusi ehitusjäätmete liigiti kogumiseks tekkekohas, korraldama oma jäätmete taaskasutamise või andma jäätmed käitlemiseks üle jäätmeluba omavale isikule ning rakendama kõiki võimalusi ehitusjäätmete taaskasutamiseks. Jäätmete käitlemise (sh kogumise) korraldamisel lähtutakse jäätmeseadusest ja kohaliku omavalitsuse poolt kehtestatud nõuetest.

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

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

4.4 Veekasutus ja reo- ning sademevee lahendus

DP alal veekogud ja nende veekaitselised kitsendused puuduvad. Ehitustööd peavad olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette.

Perspektiivne võimalus on liituda ühisveevärgi- ja kanalisatsioonisüsteemiga. Kui lokaalset veevõttu ei kavandata, siis eeltoodust lähtuvalt pole vaja taotleda ka keskkonnaluba vee erikasutuseks.

Arvestades reovee kavandatavat käitluslahendust (eeldatavalt ühiskanalisatsioon), ei ole oodata olulist negatiivset mõju veekeskkonnale. Juhul kui detailplaneeringu lahenduse edasisel elluviimisel osutub vajalikuks lokaalse reoveekäitluslahenduse kasutamine, siis tuleb tagada selle vastavus keskkonnakaitsenõuetele.

Hetkel ei ole teada täpsemat reoveemahtu ega sademevee käitluse lahendust. Arvestades ala suurust, siis on võimalik sademevesi immutada ja/või juhtida kraavidesse. Kuna kavandatavatel kõvakattega aladel ei saa välistada teatud ohtu sademevee reostumiseks

kütuste ja õlidega, siis platsidelt ja teedelt tulev sademevesi tuleb puhastada enne immutamist või suublasse juhtimist õlipüüduris.

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

DP alale võimaliku tankla projekteerimisel tuleb rakendada kaasaegseid veekaitsemeetmeid - kogu tankla ala tuleb projekteerida vett läbilaskmatu kattega, paigaldatavad mahutid rajada topeltkestalised ja mahutitele rajatakse lekkekontrolli süsteem, lisaks varustatakse mahutid ületäite anduritega, torustikena tohib kasutada vastavaid sertifikaate omavaid plastmaterjale, tankla tuleb varustada tankuritega, mis katkestavad tankimise automaatselt paakide täitumisel või vooliku purunemisel. Arvestades asjaolu, et kogu planeeringuala asub nõrgalt kaitstud põhjaveega alal ning vältimaks veekeskkonna reostumist, tuleb ka **tanklaga seotud alalt tulev sademevesi enne ärajuhtimist või immutamist puhastada liiva-õlipüüduris.**

Kavandatav tegevus avaldab vähesel määral mõju pinnase veerežiimile. Alalt pinnase- ja sademevee ärajuhtimine tuleb lahendada vastava projektiga.

4.5 Mõju välisõhule s.h lõhn

Planeeringu elluviimise aegsed (ehitusaegsed) mõjud õhukvaliteedile on lühiajalised ning lokaalsed (võimalik tolmu puistematerjali laadimisel, sõidukite liiklus jms). Ehitustööd kavandatakse eeldatavalt etapiti.

Eesti pinnase radooniriski ja looduskiirguse atlase (OÜ Eesti Geoloogiakeskus, 2017) alusel võib piirkonnas esineda kohati kõrge radooniriskiga alad. Ka ärihoonete puhul viidatakse tavaliselt standardile EVS 840:2023 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“, mille alusel tuleb teha pinnase radoonitaseme mõõtmisi hoone ehitusprojekti koostamisel ja vajadusel rakendada radoonikaitse meetmeid. Eestis on siseruumide õhu radoonisisaldus reguleeritud ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 28.02.2019 määrusega nr 19 „Hoone ruumiõhu radoonisisalduse ja hoone tarindi ehitusmaterjalidest siseruumidesse emiteeritavast gammakiirgusest saadava efektiivdoosi viitetas“, mis on samas õiguslikult siduvam dokument kui standard. Standard kirjeldab head praktikat, kuidas soovitud tulemuseni jõuda.

Detailplaneeringu praeguses faasis ei ole teada alal tegutsema hakkavad ettevõtted ning seega ei saa täpselt hinnata võimalikke heiteallikaid ja nendest väljutatavate saasteainete

koguseid. Tegevuste edasistel kavandamistel tuleb arvestada võimaliku keskkonnalubade kohustusega.

Kavandatava tankla käitamisel tuleb arvestada, et juhul kui tankla summaarne naftasaaduste, muude mootori- või vedelkütuste, kütusekomponentide või kütusesarnaste toodete (alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse § 20 tähenduses) laadimiskäive aastas on suurem kui 2000 m³, kuid väiksem kui 10 000 m³, siis vajab tegevus paikse heiteallika registreeringut. Suurema kui 10 000 m³ käibe korral (mis antud juhul on vähetõenäoline) on vajalik keskkonnaluba paikse heiteallika käitamiseks. Kuna tankla laadimiskäive jääb väga suure tõenäosusega alla 10 000 m³ aastas, siis ei ole oodata olulist mõju piirkonna õhukvaliteedile. Väiketanklate puhul pole keskkonnaluba nõutav just seetõttu, et nende tegevusega olulist mõju õhukvaliteedile ei kaasne.

Kavandatava tegevuse olulised käitamisaeagsed mõjud välisõhus seisundile eeldatavalt puuduvad. Samas ei ole hetkel teada ala kruntidel kavandatavate (tootmis)tegevuste iseloom. Kavandatud tegevusega ei kaasne eeldatavalt olulist ehitus- ega kasutusaegset lõhnahäiringu teket.

4.6 Mürä

Kavandatud ehitustegevusega ei kaasne olulist müra, mis võiks põhjustada häiringuid väljaspool planeeringuala. Arvestada tuleb, et kõrvalkinnistule kavandatakse lennuvälja arendamist ja motoringrada. Lisaks näeb lennuvälja planeering ette ka õppesõiduplatsi ja helikopteri maandumisplatsi rajamist. Müra tekitavad lennuvälja kasutusperioodi jooksul seal maanduvad ja õhku tõusvad lennukid ja helikopterid.

Lennuvälja kasutusaegse müra võimalikku mõju võib pidada käsitletava detailplaneeringu puhul kõige olulisemaks aspektiks lisaks olemasolevale maanteeliiklusele.

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

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

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

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

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

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

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

DP ala piirneb põhjast vahetult riigimaanteega (transpordimaaga), millele ei rakendu müra normtasemed (Vaivara valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt).

Praegu koostatava Lennuvälja detailplaneeringuga kavandatakse olemasoleva Narva lennuvälja arendamist – lennuraja pikendamist ja kõvakattelisteks muutmist. Samuti kavandatakse helikopteri maandumisplatsi. Lennuvälja arendustegevus võimaldab selle kasutust praegusest suuremate lennukite poolt. Samuti võimaldab taristu väljaarendamine intensiivsemat kasutust (praegu lennuväljal puudub vajalik teenindav taristu ja seetõttu on kasutus vähene). **Selge on, et seoses lennuvälja arendustegevusega on oodata lennuväljal toimuvatest tegevustest tulenevalt müratasemete suurenemist ka lähialal.** Lennuvälja kinnistu ja lähiala detailplaneeringule on koostatud KSH aruanne (Lemma OÜ). KSH koosseisus on tehtud lennuvälja mürahinnang. Detailplaneering on vastu võetud Narva-Jõesuu Linnavolikogu 15.05.2024 otsusega nr 95 ja suunatud avalikule väljapanekule.

4.7 Vibratsioon, valgus, soojus ja kiirgus

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

4.8 Mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale

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

Kavandatava tegevusega kaasnevana ei ole ette näha otsest mõju varale. Kaudselt on DP ala arendamisel eeldatavalt Ida-Virumaale laiemalt positiivne mõju läbi töökohtade loomise. Tšarterlendude võimalus kõrvalkinnistul lennuväljal võib soodustada ettevõtluse edendamist ka DP alal.

4.9 Mõju kliimamuutustele ja kliimamuutustega kohanemine

Kavandatava tegevusega kaasneb ulatuslik maakasutuse muutus – praegune valdavalt rohumaa ala asendub suures osas hoonestatud ja kõvakattelistel aladega. Vähesel määral on tegevuse elluviimiseks vajalik ka metsamaa raadamine, kuid valdav maakasutuse muutus on praeguse rohumaa arvelt.

Temperatuuritõusuga kaasnev kuumalainete sagenemine on üks peamisi tulevikukliima riske nii Eestis kui ka mujal maailmas. Kuumalained võimenduvad eeskätt soojussaare efektina, kus suured tumedad pinnad (nt: asfaltteed, asfaltkattega parklad, bituumenkatused) neelavad suurema osa päikesekiirgusest, mis omakorda kütavad õhku. Tekkiv soojussaar on ümbritsevast maapiirkonnast märkimisväärselt soojem tehisala. Maa-ameti soojussaarte kaardirakendusest on näha, et olulised soojussaarte tekkekohad on tehnopargid. Samuti on täheldada soojussaarte teket parklate ja ka olemasolevate lennuväljade puhul. Planeeringuliselt tuleb püüda soojussaarte teket vähendada nähes ka äri- ja tootmishoonete kruntidele ette kõrghaljastuse rajamist, mis aitab soojussaarte efekti vähendada. Samuti on soovitatav kasutada maastikukujunduses veelemente (tiigid, avatud kraavid), mis võimaldavad vähendada nii temperatuuritõusu kui ka puhverdada sagenevate tormidega kaasnevate valingvihmade veekoguseid. Vältida suurte ilma haljastuseta parklate kavandamist – liigendada parklaid põõsaste ja puudega.

Kõikide arendustegevuste puhul tuleb arvestada endise keskkonnaministri poolt kinnitatud kliimamuutustega kohanemise arengukavaga¹. Kliimamuutustega kohanemise arengukava ja selle juurde kuuluva rakendusplaani kohaselt toob äärmuslike ilmastikunähtuste sagenemine suure tõenäosusega kaasa raskemate ilmastikuoludega seotud loodusõnnetuste sagenemise. Võivad kaasneda veetaseme muutus, sademete hulga ja temperatuuri äärmuslikud muutused. Muuhulgas on soovituslik territoorium liigendada, vältida ulatuslikke kõvakattega pindu, et vähendada kuumasaarte teket, tolmu jm ainete lendumist ning tagada esteetilisem ning puhtam keskkond. Kliimamõju leevendamiseks parklate ja platside rajamisel tuleb eelistada katet, mis tagab sadevee läbilaskevõime. Asfaldi ja betooni kasutamist võimalusel vältida või liigendada suuri tehispindasid rohealade või kõrghaljastusega.

DP alal veekogudest tulenevat üleujutusohu ei ole tuvastatud. Maa-ameti üleujutusosalade kaardirakenduse kohaselt ei jää planeeringuala üleujutusohu riskipiirkonda. Üleujutusohu oht seega alal puudub ja selle riske seoses kliimamuutuste mõjuga ei ole asjakohane hinnata.

Planeeringu sademeveelahenduse kavandamisel tuleb arvestada prognoositavate sademete hulga suurenemise ja tormide sagenemisega. Eelistada tuleb looduslähedasi sademevee lahendusi, sh avatud kraave ja tiike, mille sademevee koguste puhverdamise võime on suurem kui torustikel. Sademevee lahenduste projekteerimisel, sh dimensioneerimisel, tuleb arvestada muutuvate kliimaoludega.

Kuivõrd tegu on planeeringuga, siis otseseid kasvuhoonegaaside heiteid, mis kaasnevad kavandatavate ehitiste elektri- ja soojusenergia tarbega ning mootorkütuste tarbega ei ole võimalik hetkel asjakohaselt hinnata. Juhul kui alale kavandatakse edaspidi olulise kasvuhoonegaaside heitega käitisi tuleb nende mõju kliimale hinnata vastavate tegevuslubade taotlemisel. Kaasaegsed hooned kasutavad siiski vähem elektrienergiat ja sellega väheneb elektrienergia tootmise vajadus, mis läbi paiskub energia tootmisest õhku vähem heitgaase ja kasvuhoonegaase.

Lokaalsed mõjud on olemas, kuid olulist ebasoodsat mõju kavandatava tegevusega kaasnevalt kliimamuutustele oodata ei ole.

4.10 Mõju kultuuriväärtustele

Planeeringualale ega lähinaabrusse ei jää muinsuskaitsealade alusel kaitstavaid kultuurimälestisi.

Mõju kultuuriväärtustele ei esine.

¹ <https://envir.ee/kliimamuutustega-kohanemise-arengukava>

4.11 Avariilukordade esinemise võimalikkus

Kavandatud tegevusega kaasnevalt võib seoses Narva lennuvälja arendamisega mõningal määral kaasneda lennuõnnetuse oht maandumisel või õhkutõusmisel.

Vastavalt lennundusseaduse § 34¹ on lennuvälja ja kopteriväljaku lähiümbrus on maa-ala lennuvälja ja kopteriväljaku ümber, millel asuvatele ehitistele kehtestatakse ohutu lennuliikluse tagamise eesmärgil kõrguspiirangud ning kus reguleeritakse lennuliiklust mõjutada võivad muud inimtegevust. Lähiümbruse määratlemise eesmärk on lennuvälja või kopteriväljaku käitamisega ning lennundustegevusega kaasnevate riskide maandamine, lennuohutuse tagamine ja elanike kaitse.

Lennuvälja lähiümbrus koosneb takistuste piirangupindade kogumist ja kaitsevööndist. Kaitsevöönd on lennuvälja sihtotstarbelise toimimise ja häireteta lennuliikluse tagamiseks ning lennuväljalt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ettenähtud maa-ala, kus kitsendatakse kinnisasja kasutamist.

Lennuvälja kaitsevöönd moodustab riskikülukujulise ala, mis ulatub 150–500 meetrini lennuraja telgjoonest mõlemale poole ja 600–2300 meetrini lennuraja lävedest lähenemisalade suunas.

Transpordiametil on õigus lennuvälja käitaja taotlusel teha põhjendatud juhul erand lennuvälja kaitsevööndi mõõtmete vähendamiseks, kui sellega on tagatud samaväärne lennuliikluse ohutus. Lennuvälja käitaja lisab taotlusele riskianalüüsi.

Lennuvälja lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangud sõltuvad lennuraja pikkusest, lennutegevuse laadist ning lennuvälja varustatusest lennujuhtimis- ning raadionavigatsiooniseadmetega. Kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed ning kõrguspiirangud sõltuvad kopteri lennuklassist, lennutegevuse laadist ja kopteriväljaku varustatusest lennujuhtimis- ning raadionavigatsiooniseadmetega. Täpsed lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangud kehtestab Transpordiamet.

Transpordiamet edastab kehtestatud lähiümbruse mõõtmed Maa-ametile maakatastrisse kandmiseks. **Lähiümbruse mõõtmeid peab seejärel kohalik omavalitsus arvestama edasiste üld- ja detailplaneeringute koostamisel.**

Lennuvälja lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja maksimummõõtmed ning lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded lennuraja klassifikatsiooni kaupa ja kopteriväljaku lähiümbruse mõõtmed ja kõrguspiirangute miinimum- ja

maksimummõõtmed ning lähiümbruse mõõtmete ja kõrguspiirangute miinimumnõuded kopteri lennuklassi alusel kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.

Lennuvälja tõusu- ja lähenemissektori piirangupinnale seatakse maksimaalsed võimalikud ehituskõrgused (kõrgust arvestatakse koos kõikide katusele paigaldatavate seadmete jms) maapinnast, olenevalt sektori täpsest asukohast.

Lennundusseaduse § 35² on toodud lennuvälja kaitsevööndis keelatud tegevused. Tuleb arvestada, et lennuvälja kaitsevööndis on keelatud muuhulgas seadmete paigaldamine, mille töö võib segada lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadmete tööd ja uute elamurajoonide ja ühiskasutusega hoonete ehitamine (näiteks koolid, lasteaiad, haiglad).

Lennuõnnetus võib lisaks inimohvritele kaasa tuua tulekahju või plahvatusohu ja/või võimaluse, et kütust lekib pinnasesse. Samas nii DP ala kui lennuvälja planeerimisel, projekteerimisel, ehitamisel ja hilisemal tegutsemisel järgitakse kehtivas õiguses esinevaid nõudeid lennuohutusele ja tehakse koostööd Päästeametiga ja Transpordiametiga.

Detailplaneeringu algatamisel on arvestatud DP alale tankla rajamisega. Kütusemahutite planeerimisel, projekteerimisel, ehitamisel ja kasutamisel tuleb lähtuda asjakohastest keskkonnanõuetest. Arvestada tuleb, et tegu on kaitsmata põhjaveega alaga. Mahutite liigitumine ohtlikuks ettevõtteks sõltub kavandatavast üheaegselt hoiustatavast kütuse mahust. Ohtlikuks loetakse käitisi, milles hoiustatav kütuse kogus on üheaegselt üle 1000 tonni². Tankla kütusemahutite maht jääb kindlasti väiksemaks kui ohtlikku ettevõtte künniskogus. Kütuse hoiustamisel võivad esineda järgmised inimtegevusest või tehnogeensetest protsessidest tulenevad ohud:

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

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

² Majandus- ja taristuministri 02.02.2016. a määrus nr 10 „Kemikaali ohtlikkuse alammäära ja ohtliku kemikaali künniskoguse ning ettevõtte ohtlikkuse kategooria määramise kord” Lisa (ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 28.05.2021 määruse nr 27 sõnastuses).

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

Kütuse hoiustamiseks tohib kasutada spetsiaalselt kütuse hoiustamiseks toodetud mahutit. Mahuti peab olema varustatud kas lekkevanniga või topeltkestaga, mis mahutab 110% mahuti kogumahust.

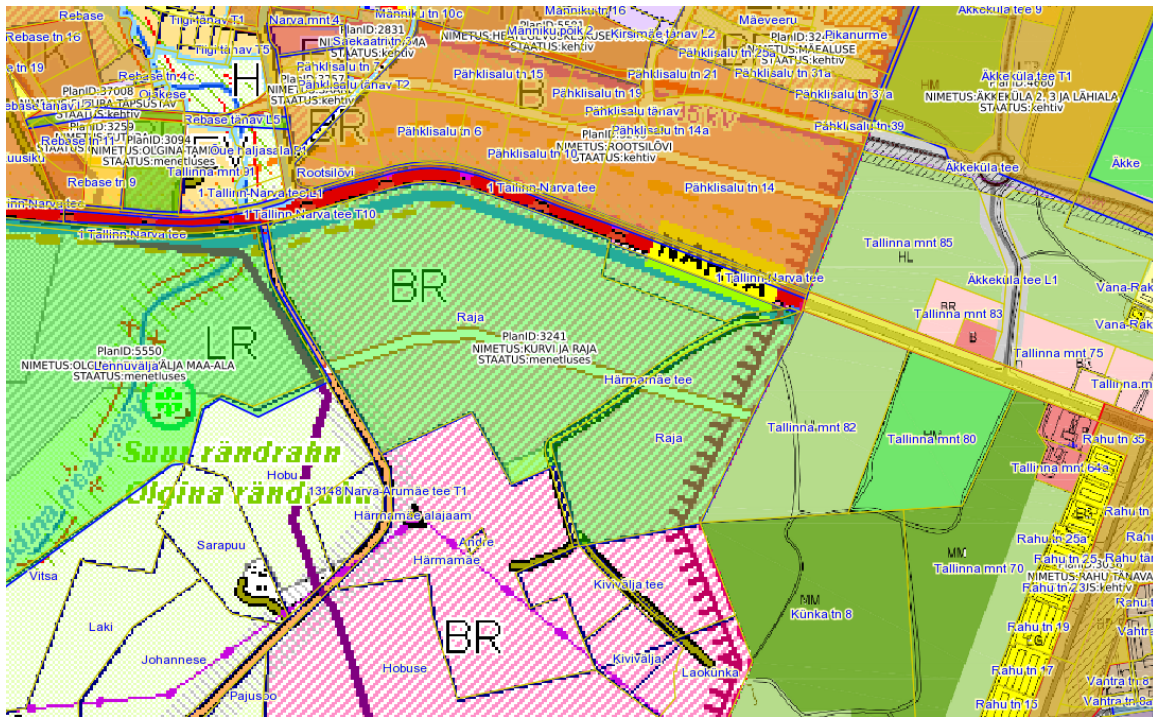
Tankla rajamisel peab arvestama kehtivate normide ja nõuetega, sh tuleohutuse nõuetega lähtuvalt EVS 812-5:2014 standardiga „Kütuseterminalide ja tanklate tuleohutus“ ning keskkonnaministri 27.12.2016 määrusega nr 85 „Bensiini veo ja bensiini terminalides ning teenindusjaamades hoidmise nõuded lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste piiramise eesmärgil“.

4.12 Lähipiirkonna teised arendused ning võimalik mõjude kumuleerumine

Lähipiirkonnas pole lisaks lennuvälja arendusele teada teisi samalaadseid uusi arendusi, mis võiksid põhjustada koosmõju.

Teisel pool Tallinn-Narva riigimaanteed Olgina alevikus on kehtestatud mitmeid detailplaneeringuid, kuid reaalset arengut seni ei ole. Piirkonna müraallikateks on pigem tulevane lennuliiklus ja maanteeliiklus ning nende koosmõju.

Lennuvälja detailplaneeringus on üldplaneeringu kohasele lennuvälja maale ja reserveeritud lennuvälja maale kavandatud lisaks liiklusmaale ka äri- ja tootmismaa sihtotstarbed, mis on kasutusotstarbelt seotud eelkõige lennundusvaldkonnaga.



Joonis 6. DP ala lähiala detailplaneeringud. Alus: Maainfo kaardirakendus.

4.13 Keskkonnalubade vajadus

Hetkel, DP algatamise staadiumis, pole teada, millist tootmist alal hakatakse tegema. Tööstusheite seadus määrab suure keskkonnoahuga tööstuslikud tegevusvaldkonnad ja sätestab nõuded nendes tegutsemiseks ja vastutuse nõuete täitmata jätmise eest. Antud alale tootmishoonetesse vastavaid tegevusi suure tõenäosusega ei kavandata. Seaduse alusel 06.06.2013 vastu võetud Vabariigi Valitsus määrus nr 89 "Alltegevusvaldkondade loetelu ning künnisvõimsused, mille korral on käitise tegevuse jaoks nõutav kompleksluba" täpsustab tegevusi, mille käitamiseks on nõutav kompleksluba. Tegevused on sarnase iseloomuga olulise keskkonnamõjuga tegevustele KEHJS järgi, millele tuleb algatada KMH.

Võimalike keskkonnahäiringute vähendamist, keskkonna hea seisundi tagamist ning keskkonnale kahju tekitamise vältimine ja keskkonnale tekitatud kahju heastamist reguleerib keskkonnaseadustiku üldosa seadus. Seaduse § 11 (Ettevaatuspõhimõte) lõige 2 järgi selgitatakse keskkonnariskiga tegevuste suhtes otsuste tegemisel välja nende tegevuste mõju keskkonnale ning seaduses sätestatud juhtudel ja korras tuleb läbi viia keskkonnamõju

hindamise menetlus. Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse peatükk 5 reguleerib keskkonnalubade menetlust ja loa olemasolu seadusega sätestatud juhtudel. Keskkonnaluba annab õiguse vähemalt üheks seaduse § 41 nimetatud, milleks on vee erikasutus, saasteainete viimine paiksest heiteallikast välisõhku või jäätmete käitlemine. Keskkonnavalua annab Keskkonnaamet. Loa andmisel tuleb loa andjal täiendavalt kaaluda keskkonnamõju hindamise (KMH) vajadust.

Jäätmeseaduse § 73 alusel on jäätmeluba vajalik jäätmete kõrvaldamiseks, jäätmete taaskasutamiseks, ohtlike jäätmete taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks majandustegevuse käigus, metallijäätmete taaskasutamiseks või kõrvaldamiseks majandustegevuse käigus. Hetkel pole ette näha taoliste ettevõtete (kätiste) asumist hinnatavale alale.

Võimalike äri- ja tootmisettevõtete keskkonnavalua, keskkonna kompleksloa või paikse heiteallika registreeringu kohustus tuleb selgitada vastavalt iga ettevõtte kavandatavast tegevusalast ja -mahust. Keskkonnalubade ja keskkonnakomplekslubade taotlemisel tuleb hinnata vastavust välisõhu kvaliteedi piirväärtustele, arvestades piirkonnas esinevat foonisaastet. Planeeringu faasis, kus pole teada tegutsema hakkavad ettevõtted, mahud, heiteallikate paiknemine jms algandmed, ei ole võimalik hinnata saasteainete heitkoguseid ega mõju õhukvaliteedile. Paikse heiteallika käitamiseks vajaliku keskkonnavalua saamise eelduseks on tegevuse vastavus õhukvaliteedi piirväärtustele.

4.14 Muud aspektid

Vastavalt KeHJS § 33 lg 4 p 3 kohaselt tuleb eelhindangus hinnata strateegilise planeerimisdokumendi asjakohasust ja olulisust keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse. Antud juhul kavandava detailplaneeringu olulisus keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse puudub. Tegu on hetkel kehtiva üldplaneeringuga kooskõlas oleva tegevusega.

Vastavalt KeHJS § 33 lg 4 p 5 tuleb eelhindangus hinnata strateegilise planeerimisdokumendi, sealhulgas jäätmekäitluse või veekaitsega seotud planeerimisdokumendi tähtsust Euroopa Liidu keskkonnavalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisel. Seos Euroopa Liidu keskkonnavalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisega puudub.

Riigipiiriülese mõju esinemist käsitletava detailplaneeringuga kavandatava tegevusega kaasnevana ei ole oodata.

Järeldused

Kehtivad detailplaneeringud alal puuduvad. Planeeringualale algatati DP endise Vaivara Vallavolikogu 20.09.2007 otsusega nr 120. Samaaegselt algatati ka DP keskkonnamõju strateegiline hindamine, seda 2007. aastal kehtinud Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse alusel. Algamise hetkel kehtis varasem Vaivara valla üldplaneering ja DP algatati ÜP-d muutvana. **Samale alale uue detailplaneeringu algatamisel tuleb omavalitsusel eelmine menetlus nõuetekohaselt lõpetada.**

Narva-Jõesuu Linnavalitsusele on esitatud uus DP algatamise taotlus, mille algatamisel tuleb kaaluda KSH vajadust. DP algatamise taotlus menetletakse vastavalt praegu kehtivale õigusele ja kehtiva planeerimisseaduse alusel.

Arvestades kavandatud tegevuse mahtu, iseloomu, paiknemist ja kasutust ei ole oodata detailplaneeringu elluviimisel ning hoonete ja rajatiste sihipärase kasutamisega seonduvat olulist keskkonnamõju, mis nõuaks täiemahulise keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimist. Täiendavaid uuringuid ja hinnanguid asjakohastele mõjudele saab anda ka DP koostamise käigus.

DP ala võib tulevikus jääda lennuvälja kaitsevööndisse, kus tuleb arvestada lennundusseaduses toodud piirangutega ning lennuliiklusest põhjustatud võimaliku müraga. Lennuvälja lennuliikluse müra on põhjustatud maanduvate ja õhkutõusvate lennukite mootoritest, mille levik väliskeskkonnas tulenevalt liikumiskõrgusest on võrreldes muu liikluse müraga laialdasem. Lennuvälja kaitsevööndis keelatud tegevus oleks seaduse järgi uute elamurajoonide ja ühiskasutusega hoonete ehitamine (näiteks koolid, lasteaiad, haiglad jms). Õigusaktide, nagu "Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid" või "Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid", järgi laienevad ühiskasutusega hoonetele nagunii ka rangemad normid.

Antud juhul elamuid ja selliseid ühiskasutusega hooneid ei kavandata ning vastuolu puudub. Tootmis- ja ärihoonete puhul on tegemist eeldatavalt ilma olulise ruumilise mõjuta tegevustega, mille puhul tootmisest ei tulene olulist keskkonnamõju ning mis ei oleks vastuolus lennuvälja kaitsevööndis lubatud tegevustega.

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

- 1) kavandatud tegevus ei põhjusta teadaolevatel andmetel looduskeskkonna vastupanuvõime ega loodusvarade taastumisvõime ületamist;

- 2) detailplaneeringu realiseerimisega ei saa eeldada tegevusi, millega kaasneks keskkonnaseisundi olulist kahjustumist, näiteks negatiivset mõju hüdrogeoloogilistele tingimustele ja veerežiimile;
- 3) detailplaneeringu hõlmatud alal ja lähipiirkonnas ei paikne looduskaitseaduse alusel kaitstavaid alasid, maastikuliselt ja ökoloogiliselt väärtuslikke või tundlikke alasid;
- 4) detailplaneeringuga ei kaasne negatiivset mõju Natura 2000 võrgustiku aladele. Kavandatud tegevusega ei ole oodata mõju Natura ala kaitse-eesmärkidele ega terviklikkusele ning Natura asjakohase hindamise läbiviimine ei ole seega vajalik;
- 5) DP ala on kavandatud väljaspoole roheline võrgustiku ala;
- 6) kavandatav tegevus ei kahjusta kultuuripärandit, inimese tervist, heaolu ega vara. Tegevusega ei kaasne õhusaaste suurenemist ning ülenormatiivsete saastetasemete esinemist;
- 7) kavandatava tegevusega ei kaasne eeldatavalt olulisel määral soojuse, kiirguse, valgusreostuse ega inimese lõhnataju ületava ebameeldiva lõhnahäiringu teket;
- 8) tegevusega kaasneb eeldatavalt teataval määral müratasemete tõus, kuid arvestada tuleb eelkõige maanteeliikluse ja kavandatava lennuliikluse koosmõjuga;
- 9) alal ei ole tuvastatud keskkonda saastavaid objekte ega jääkreostust, mistõttu ei ole eeldada olulist pinnase või vee reostust, mis seaks piiranguid kavandatavale majandustegevusele;
- 10) kavandatava tegevusega ei kaasne avariilukordade esinemise tõenäosuse olulist kasvu. DP koostamisel tuleb teha koostööd Transpordiameti ja Päästeametiga;
- 11) lähtudes ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimustest ja maakasutusest, ei ole ette näha esialgse eskiisiga kavandatud mahus antud asukohas muud olulist negatiivset keskkonnamõju. Puuduvad muud olulised kriteeriumid, mis detailplaneeringu puhul tingiks KSH algatamise vajaduse.

Eelnevast lähtuvalt teeb eelhindang ettepaneku jätta Raja ja Kurvi maaüksuste DP keskkonnamõju strateegiline hindamine algatamata. Planeeringu keskkonnakaitselisi küsimusi on võimalik lahendada detailplaneeringu koostamise ja menetlemise käigus.

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

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

- Ehitusaegsed ajutised laoplatsid ja kütuse hoidmise alad ning ehitusmasinate parkimiskohad ei tohi olla rajatud veekogude lähedale. Ehitustööd peavad olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette.
- Hoonete konstruktiivse ja tehnilise lahenduse kavandamisel lähtuda energiasäästlike hoonete kontseptsioonist. Järgnevates projekteerimisstaadiumites analüüsida hoonete energiakulu, energiatarbimise efektiivsust ja heitmete vähendamise meetmeid. Näha planeeringus ette võimalused hoonete ja platside lahendustes alternatiivsete energiaallikate (eeskätt päikeseenergia) kasutamiseks.
- Planeeringuliselt tuleb püüda soojussaarte teket vähendada nähes ka äri- ja tootmishoonete kruntidele ette kõrghaljastuse rajamist, mis aitab soojussaarte efekti vähendada.
- Samuti on soovitav kasutada maastikukujunduses veelemente (tiigid, avatud kraavid), mis võimaldavad vähendada nii temperatuuritõusu kui ka puhverdada sagenevate tormidega kaasnevate valingvihmade veekoguseid. Vältida suurte ilma haljastuseta parklate kavandamist – liigendada parklaid põõsaste ja puudega.
- Planeeringu sademeveelahenduse kavandamisel tuleb arvestada prognoositavate sademete hulga suurenemise ja tormide sagenemisega. Eelistada tuleb looduslähedasi sademevee lahendusi, sh avatud kraave ja tiike, mille sademevee koguste puhverdamise võime on suurem kui torustikel.
- Planeeringus tuleb ette näha kõvakattega alade sademevee puhastamine õlipüüduriga.
- Planeeringu koostamisel kütusemahutite kavandamisel tuleb sätestada, et kütuse hoiustamiseks tohib kasutada spetsiaalselt kütuse hoiustamiseks toodetud mahuteid. Mahutid peavad olema varustatud kas lekkevanniga või topeltkestaga, mis mahutab 110% mahuti kogumahust.

Kasutatud materjalid

Allikmaterjalid:

Ida-Viru maakonna arengustrateegia 2019-2030+

Kättesaadav: <https://ivol.kovtp.ee/maakonna-arengustrateegia>

Vaivara valla üldplaneering.

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

Ida-Viru maakonna energia- ja kliimakava

Kättesaadav: <https://ivol.ee/ida-viru-maakonna-energia-ja-kliimakava>

Seadused, määrused:

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

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

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

Andmebaasid:

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

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

VEKA (veevaldkonnaga seotud info):

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