



Teguri 37b, Tartu 50107
Tel.: 730 0310
faks: 730 0315
kobras@kobras.ee

TÖÖ NR T 146

X 6589478
Y 737751
L-Est'97

**IDA-VIRUMAA
NARVA LINN
NARVA LINNA TRANSPORDI
ARENGUKAVA 2009-2015**

**KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE
ARUANNE**

Objekti asukoht: NARVA LINN

Tellija: NARVA LINNAVALITSUS

Töö täitja: KOBRAS AS

Juhataja:

URMAS URI

Ekspertid:

URMAS URI, litsents KMH0046

ANNE ROOMA, litsents KMH0047

KADI KUKK, litsents KMH0126

Vastutav täitja:

NOEELA KULM

AVALIKUKS VÄLJAPANEKUKS

TARTU 2009

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS	6
1.1 ALGATAMINE	6
1.2 AVALIKUSTAMINE	7
1.3 STRATEEGILISE PLANEERIMISDOKUMENDI (ARENGUKAVA) SEOS MUUDE ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA.....	9
2. ARENGUKAVAGA KAVANDATAVATE TEGEVUSTE ALTERNATIIVSED ARENGUSTSENAARIUMID	11
2.1 ALTERNATIIVSED ARENGUSTSENAARIUMID	11
3. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS	22
3.1 ARENGUKAVAGA HÕLMATAVA ALA JA SELLE LÄHIÜMBRUSE KIRJELDUS.....	22
3.2 MAAKASUTUS	25
3.3 ASUSTUS JA TEEDEVÕRK	29
3.3.1 Asustus.....	29
3.3.2 Teedevõrk	30
3.4 LIIKLUSLOENDUS JA -MUDEL 2006.....	31
3.5 MAASTIK, GEOLOOGILINE EHITUS JA HÜDROGEOLOOGILISED TINGIMUSED	44
3.5.1 Maastik	44
3.5.2 Geoloogiline ehitus.....	46
3.5.3 Hüdrogeoloogilised tingimused.....	47
3.6 HÜDROLOOGILISED TINGIMUSED	47
3.7 HALJASTUS JA LOOMASTIK, KAITSTAVAD LIIGID.....	51
3.8 KAITSTAVAD ALAD JA MUINSUSKAITSE	57
3.9 MÜRA JA ÕHUSAASTE.....	66
3.9.1 Müra	66
3.9.2 Õhusaaste.....	66
3.10 VIBRATSIOON	71
3.11 TURVALISUS	73
4. ARENGUKAVA VASTAVUS SEADUSANDLUSELE	76
4.1 ARENGUKAVA VASTAVUS IDA-VIRU MAAKONNAPLANEERINGULE, IDA-VIRU MAAKONNAPLANEERINGU TEEMAPLANEERINGULE “ASUSTUST JA MAAKASUTUST SUUNAVAD KESKKONNATINGIMUSED”, NARVA LINNA ÜLDPLANEERINGULE 2000-2012, TRANSPORDI ARENGUKAVALE 2006-2013, EESTI ÜHISTRANSPOORDI ARENGUPROGRAMMILE 2006-2010, EESTI RAHVUSLIKULE LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMILE 2003-2015, NARVA LINNA LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMILE 2009-2013, IDA-VIRUMAA ARENGUSTRATEEGIALE AASTATEKS 2005-2013, NARVA LINNA ARENGUSTRATEEGIALE 2020, NARVA LINNA ARENGUKAVALE 2008-2011 JA NARVA LINNA TÄNAVATE REKONSTRUEERIMISE JA ARENGU PROGRAMMILE AASTAKS 2004-2014 (EELNÕU).....	76
4.1.1 Arengukava vastavus Ida-Viru maakonnaplaneeringule	76
4.1.2 Arengukava vastavus Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule “Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”	77
4.1.3 Arengukava vastavus Narva linna üldplaneeringule 2000-2012.....	78
4.1.4 Arengukava vastavus Transpordi arengukavale 2006-2013	83

4.1.5	Arengukava vastavus Eesti ühistranspordi arenguprogrammile 2006-2010.	86
4.1.6	Arengukava vastavus Eesti Rahvuslikule Liiklusohutusprogrammile aastateks 2003-2015.	87
4.1.7	Arengukava vastavus Narva linna liiklusohutusprogrammile 2009-2013	89
4.1.8	Arengukava vastavus Ida-Virumaa arengustrateegiale 2005-2013.....	90
4.1.9	Arengukava vastavus Narva linna arengustrateegiale 2020	93
4.1.10	Arengukava vastavus Narva linna arengukavale 2008-2012	93
4.1.11	Arengukava vastavus Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programmile aastaks 2004-2014.....	94
4.2	ARENGUKAVA VASTAVUS "NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2009-2015 LÄHTEÜLESANDELE	95
4.3	ARENGUKAVA VASTAVUS KESKKONNASEADUSANDLUSELE JA KESKKONNAPIIRANGUTE ARVESTAMINE ARENGUKAVAS.....	96
4.3.1	Tee ja tänava kaitsevöönd	96
4.3.2	Liikluse korraldamine teedel ja liiklusohutuse tagamine	100
4.3.3	Raudtee kaitsevöönd	101
4.3.4	Lennuvälja kaitsevöönd.....	102
4.3.5	Veekogud	103
4.3.6	Nõuded üldkasutatavatele ehitistele	109
4.3.7	Kaitsealad.....	111
4.3.8	Muinsuskaitse.....	116
4.3.9	I, II ja III kaitsekategooria liikide kaitse.....	118
4.3.10	Kalmistute sanitaarkaitseala	119
4.3.11	Puhastusseadmete ja prügilate sanitaarkaitseala	120
4.3.12	Tehnovõrgud.....	120
4.3.13	Müra.....	123
4.3.14	Vibratsioon	125
4.3.15	Õhusaaste.....	126
5.	OLULISTE KESKKONNAMÕJUDE SELGITAMINE	130
5.1	MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE, PINNASELE NING LEEVENDUSABINÕUD.....	130
5.2	ARENGUKAVAGA HÕLMATUD ALA SADEMEVEE KÄITLEMINE NING LEEVENDUSABINÕUD	136
5.3	MÕJU ÕHUKVALITEEDILE (ÕHUSAASTE, TOLM) NING LEEVENDUSABINÕUD	137
5.4	MÕJU MÜRATASEMELE	140
5.5	LIIKLUSKORRALDUSEST (ALUS: LIIKLUSPROGNOOS 2015 JA "NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2009-2015 RAKENDUSPLAAN") TULENEV MÕJU NING LEEVENDUSABINÕUD	143
5.6	SOTSIAALMAJANDUSLIKUD MÕJUD. MÕJU INIMESTE HEAOLULE, TERVISELE JA VARALE NING LEEVENDUSABINÕUD	145
5.7	MÕJU HALJASTUSELE JA LOOMASTIKULE NING LEEVENDUSABINÕUD	147
5.8	MÕJU KAITSTAVATELE ALADELE JA MUINSUSKAITSE ALL OLEVATELE OBJEKTIDELE..	150

5.9	OLME- JA TÖÖSTUSJÄÄTMETE VEOGA KAASNEV MÕJU KESKKONNALE (HAIS, TOLM, MÜRA JNE)	151
6.	ALTERNATIIVIDE VÕRDLEMINE	155
7.	KESKKONNARISKID	159
8.	KESKKONNASEIRE MEETMED	160
9.	RASKUSED KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISEL HINDAMISEL	162
10.	ARUANDE KOHTA ESITATUD ETTEPANEKUTE, VASTUVÄIDETE JA KÜSIMUSTE KÄSITLUS	163
11.	HINDAMISTULEMUSTE LÜHIKOKKUVÕTE JA JÄRELDUSED	164
12.	ÕIGUSAKTID JA NORMDOKUMENDID, KASUTATUD MATERJALID	170
12.1	ÕIGUSAKTID JA NORMDOKUMENDID	170
12.2	KASUTATUD MATERJALID	174
	LISAD	176
	LISA 1. SEISUKOHAD NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMISE KOHTA	177
	LISA 2. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KOOSTAMISE ALGATAMINE JA LÄHTEÜLESANDE KEHTESTAMINE	183
	LISA 3. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMINE NARVA LINNAVOLIKOGU POOLT	193
	LISA 4. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMISE TEADE AMETLIKUS VÄLJAANDES AMETLIKUD TEADAANDED	197
	LISA 5. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMISE TEADE KOHALIKUS LINNALEHEES „GOROD”	199
	LISA 6. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI KOHTA TEHTUD ETTEPANEKUD NING NENDE ARVESTAMISE VÕI ARVESTAMATA JÄTMISE PÕHJENDUSED	201
	LISA 7. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU TEADE AMETLIKUS VÄLJAANDES AMETLIKUD TEADAANDED	211
	LISA 8. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU TEADE IDA-VIRUMAA MAAKONNALEHEES “PÕHJARANNIK”	213
	LISA 9. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU TEADE KOHALIKUS LINNALEHEES „GOROD”	215
	LISA 10. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMM	217
	LISA 11. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU KESTEL SAABUNUD KIRI NARVA LINNA RAHU TN 38 KORTERIÜHISTU ESINAISELT IRINA ANDREJEVALT	224
	LISA 12. VASTUS NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU KESTEL SAABUNUD KIRJALE NARVA LINNA RAHU TN 38 KORTERIÜHISTU ESINAISELE IRINA ANDREJEVALE	226

LISA 13. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU ARUTELU PROTOKOLL JA OSAVÕTJATE NIMEKIRI	228
LISA 14. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI HEAKSIITMINE IDA-VIRUMAA KESKKONNATEENISTUSE POOLT.....	232
LISA 15. KÜSITLUSLEHT	235
LISA 16. OLEMASOLEV MAAKASUTUS NARVAS (NARVA LINNAVALITSUSE ARHITEKTUURI- JA LINNAPLANEERIMISE AMET).....	240
LISA 17. IDA-VIRUMAA KESKKONNATEENISTUSE (PRAEGUSE KESKKONNAAMETI VIRU REGIOONI) JA NARVA LINNAVALITSUSE KIRJAD NARVA LINNAS TEOSTATAVA LIIKLUSE POOLT PÕHJUSTATUD MÜRA- JA VIBRATSIOONISEIRE KOHTA.....	243
LISA 18. VIRUMAA TERVISEKAITSETALITUSE KIRI NARVA LINNAS LIIKLUSE POOLT PÕHJUSTATUD MÜRA JA VIBRATSIOONI KAEBUSTE KOHTA	246
LISA 19. EESTI RAUDTEE AS KIRI 4-1.6.1/210-1-1, 19.02.2009	248
LISA 20. KESKKONNAINSPEKTSIOONI KIRI NR Iv-6-10/826-2 NARVA LINNA ÕHUKVALITEEDI KOHTA	250
LISA 21. EESTI RAUDTEE AS KIRI 9.5.4-1/1853, 19.03.2008.....	252

1. SISSEJUHATUS

ARENDAJA	Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet
	Peetri plats 5
	20308 Narva
	Registrikood 75029820
	Kontaktisik: keskkonnamõtjude hindamise vanemspetsialist Galina Pustoshnaya, tel 359 9536, faks 359 9051, e-post: galina.pustoshnaya@narvaplan.ee
OTSUSTAJA	Narva Linnavolikogu
	Peetri plats 1
	20308 Narva
	Registrikood 75028016
	Kontaktisik: esimees Mihhail Stalnuhhin, tel 359 9003, faks 359 9030, e-post narvavk@narva.ee
ARENGUKAVA KOOSTAJA	Stratum OÜ
	Juhkentali 34
	10132 Tallinn
	Registrikood 10046011
	Kontaktisik: projektijuht Imre Antso, tel 665 9466, e-post: imre@stratum.ee
EKSPERDID	Urmas Uri, litsents KMH0046
	Anne Rooma, litsents KMH0047
	Kadi Kukk, litsents KMH0126
	Kobras AS
	Teguri 37b
	Tartu 50107
	Registrikood 10171636
	Kontakt: tel 730 0310, faks 730 0315, e-post: kobras@kobras.ee
	Vastutav taitja: Noela Kulm
JÄRELEVALVAJA	Ida-Virumaa Keskkonnateenistus (alates 01.02.2009 Keskkonnaameti Viru region)
	Pargi 15
	41537 Jõhvi
	Kontaktisik: Tiiu Sizova, tel 357 2614, e-post: tiuu.sizova@keskkonnaamet.ee

Keskkonnamõtju strateegilise hindamise aruanne on koostatud lãhtuvalt Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissysteemi seadusest, vastu vœetud 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87), keskkonnamõtju strateegilise hindamise programmist (Lisa 10) ja teistest Eesti Vabariigis kehtivatest ũleriigilistest ja kohalikest seadusaktidest, arengukavadest ja planeeringutest.

1.1 ALGATAMINE

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 keskkonnamõtju strateegiline hindamine on algatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 154, 15.05.2008 (Lisa 3). Strateegiline planeerimisdokument (arengukava) on algatud ja lãhteũlesanne kinnitatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 430, 29.11.2007 (Lisa 2).

Keskkonnamõju strateegiline hindamine algatati Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (RT I 2005, 15, 87) § 33 (1) punkt 1 alusel, mille kohaselt on transpordi valdkonna strateegilise dokumendile keskkonnamõju strateegiline hindamine kohustuslik.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise kohta küsiti eelnevalt seisukohta Sotsiaalministeeriumilt, Kultuuriministeeriumilt, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt ja Ida-Virumaa Keskkonnateenistusest (praeguselt Keskkonnaameti Viru regioonilt). Oma seisukoha esitasid Sotsiaalministeerium, Muinsuskaitseamet, Ida-Virumaa Keskkonnateenistus (praegune Keskkonnaameti Viru regioon) ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Lisa 1).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise juhteksperdid on Urmas Uri (litsents KMH0046), Anne Rooma (litsents KMH0047) ja Kadi Kukk (litsents KMH0126).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise vastutav täitja oli Noela Kulm.

Ekspertidena osalesid:

Kadi Kukk (taimestik, keskkonnakaitse ja –piirangud)

Ene Kõnd (keskkonnapiirangud, geoloogia)

Tuuli Põld (mõjutatava keskkonna kirjeldus, õhusaaste)

Erki Kõnd (vesiehitiste projekteerimine)

Mihkel Lember (maastikuarhitekt-planeerija)

Germo Ilvesmets (geodeesiainsener)

Meelis Tapo (geograaf, planeerija)

1.2 AVALIKUSTAMINE

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi ja aruande avalikustamine toimub vastavalt Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele (RT I 2005, 15, 87) § 37 ja 41. Vastavalt Haldusmenetluse seadusele (RT I 2001, 58, 354) kohaldatakse keskkonnamõju strateegilise hindamise menetlusele avatud menetluse sätteid, arvestades Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse erisusi.

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegiline hindamine algatati Narva Linnavolikogu otsusega nr 154, 15.05.2008 (Lisa 3). Strateegiline planeerimisdokument (arengukava) algatati ja lähteülesanne kehtestati Narva Linnavolikogu otsusega nr 430, 29.11.2007 (Lisa 2).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisest teatas Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded 22.05.2008 (Lisa 4) ning kohalikus Narva linna lehes „Gorod” 23.05-30.05.2008 (Lisa 5).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi koostamisel küsiti programmi sisu osas seisukohta Ida-Virumaa Keskkonnateenistusest (praeguselt Keskkonnaameti Viru regioonilt), Narva

Linnavalitsuselt, Sotsiaalministeeriumilt, Kultuuriministeeriumilt, Viru Teedevalitsuselt (praeguselt Ida Teedekeskuselt) ja Eesti Keskkonnaühenduste Kojalt.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi sisu osas avaldasid seisukohta Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet, Ida-Virumaa Keskkonnateenistus (praegune Keskkonnaameti Viru regioonilt), Sotsiaalministeerium, Kultuuriministeerium ja Virumaa Tervisekaitsetalitus. Seisukohta programmi osas ei esitanud Eesti Keskkonnaühenduste Koda ning Viru Teedevalitsus (praegune Ida Teedekeskus). Ida-Virumaa Keskkonnateenistus (praegune Keskkonnaameti Viru regiooni) palus oma kirjas nr 32-12-1/40727-2, 29.08.2007 esitatud märkuseid arvestada keskkonnamõju strateegilise hindamise edasistes etappides. Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet tegi ettepaneku lisada isikute ja asutuste nimekirja, keda strateegilise planeerimisdokumendi (arengukava) alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi planeerimisdokumendi vastu, Virumaa Tervisekaitsetalituse, Narva Linnavolikogu kui Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 kehtestaja ja Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistuse. Teine ettepanek puudutas keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessist teavitamist, nimekirja tehti ettepanek lisada kohalik linnaleht „Gorod” ja Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti kodulehekülg www.narvaplan.ee. Kultuuriministeerium palus keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes arvestada Narva linna haldusterritooriumil paiknevate mälestiste ja nende kaitsevöönditega ning hinnata kultuurikeskkonna säilitamist tagavate tingimuste seadmise piisavust. Sotsiaalministeerium tegi ettepaneku kaaluda keskkonnamõju strateegilise hindamise programmis väljatoodud kahele alternatiivile (I ja 0) veel mõne reaalse alternatiivi lisamist. Teiseks tegi Sotsiaalministeerium ettepaneku täiendada programmi punkti 3 „Mõjutatava keskkonna kirjeldus“ alapunktidega 3.10 „Vibratsioon“ ja 3.11 „Turvalisus“ ning muuta alapunkti 5.4 „Mõju müratasemele“ „Mürataseme ja vibratsiooni prognoos (kaardil)“. Viimaseks ettepanekuks Sotsiaalministeeriumi poolt oli keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessi kaasata kohalik Tervisekaitsetalitus, kes teostab müra üle järelevalvet. Virumaa Tervisekaitsetalitusel ei olnud ettepanekuid ega vastuväiteid Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi osas.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi kohta tehtud ettepanekud ning nende arvestamise või arvestamata jätmise põhjendused on esitatud Lisas 6.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalikust väljapanekust ning avalikust arutelust teatati ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded 17.09.2008 (Lisa 7), Ida-Viru maakonnalehes „Põhjarannik” 20.09.2008 (Lisa 8) ning kohalikus linnalehes „Gorod” 26.09-03.10.2008 (Lisa 9). Stratum OÜ saatis sellekohased kirjalikud teated Sotsiaalministeeriumile, Kultuuriministeeriumile, Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele (praegusele Keskkonnaameti Viru regioonile), Keskkonnaministeeriumile, Narva Linnavalitsusele, Ida-Viru Maavalitsusele, Viru Teedevalitsusele (praegusele Ida Teedekeskusele), Eesti Keskkonnaühenduste Kojale, Virumaa Tervisekaitsetalitusele, Narva Linnavolikogule ning Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistusele.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek kestis 22.09.2008 – 13.10.2008. Avaliku väljapaneku ajal oli keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõuga võimalik tutvuda Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ametis, Narva Linnavalitsuse kodulehel www.narva.ee ning Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti kodulehel www.narvaplann.ee.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avaliku väljapaneku ajal laekus 01.10.2008 e-mail Narva linna Rahu tänav 38 korteriühistu esinaisal (Lisa 11). E-mailis esitatud küsimustele vastati kirjaga nr 1-2/457, 24.10.2008 (Lisa 12).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik arutelu toimus 16.10.2008 Narva Linnavalitsuse konverentsisaalis. Avaliku arutelu käigus jagati osalejatele küsitluslehed, mis puudutasid Narva linna transpordi planeerimist ja arengukava keskkonnamõju strateegilist hindamist (Lisa 15). Küsitluslehed paluti tagastada hiljemalt 23.10.2008. Ühtegi täidetud küsitluslehte keskkonnamõju hindamise eksperdile, arengukava koostajale ega Narva Linnavalitsusele tagasi ei saadetud ega ka kohapeal esitatud. Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avaliku arutelu koosoleku protokoll ja osavõtjate nimekiri on lisatud keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandele (Lisa 13).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programm (Lisa 10) on heaks kiidetud Ida-Virumaa Keskkonnateenistuse (praeguse Keskkonnaameti Viru regiooni) poolt kirjaga nr 32-11-3/39494-6, 07.11.2008 (Lisa 14).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande valmimisest, aruande avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest teatavad Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti ja Stratum OÜ ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded ning kohalikus linnalehes „Gorod”. Kirjalikud teated saadetakse Sotsiaalministeeriumile, Kultuuriministeeriumile, Keskkonnaameti Viru regioonile, Keskkonnaministeeriumile, Narva Linnavalitsusele, Ida-Viru Maavalitsusele, Ida Teedekeskusele, Eesti Keskkonnaühenduste Kojale, Virumaa Tervisekaitsetalitusele, Narva Linnavolikogule ning Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistusele. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne avalikustatakse Narva Linnavalitsuse kodulehel www.narva.ee ning Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti kodulehel www.narvaplann.ee.

1.3 STRATEEGILISE PLANEERIMISDOKUMENDI (ARENGUKAVA) SEOS MUUDE ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA

1. Ida-Viru maakonnaplaneering, 1999.
2. Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering “Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”, 2003.
3. Narva linna üldplaneering, 2000-2012, 2001.
4. Transpordi arengukava 2006-2013, 2007.
5. Eesti ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010, 2007.

6. Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm 2003-2015, 2002.
7. Narva linna liiklusohutusprogramm 2009-2013, 2008.
8. Ida-Virumaa arengustrateegia 2005-2013, 2005.
9. Narva linna arengustrateegia 2020, 2007.
10. Narva linna arengukava 2008-2012, 2007.
11. Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programm aastaks 2004-2014 (eelnõu, kinnitamata), 2003.

2. ARENGUKAVAGA KAVANDATAVATE TEGEVUSTE ALTERNATIIVSED ARENGUSTSENAARIUMID

2.1 ALTERNATIIVSED ARENGUSTSENAARIUMID

Alternatiividena vaadeldakse:

1. **Alternatiivi 0** – arengukavaga kavandatavat tegevust ellu ei viida, jätkub praegune planeerimistegevus muutumatul kujul.
2. **Alternatiivi I** – arengukavaga kavandatud tegevused.
3. **Alternatiivi II** – sõiduautoliikluse eelisarendamine.

Olemasolev olukord Narva linnas. Narva linna ja linnaga seotud lähiümbruse elanike igapäevase elu lahutamatuks osaks on liikumine, olgu siis autoga, ühistranspordiga, mootorrattaga, jalgrattaga või hoopiski jalgsi. Liikumine on seotud peamiselt kodude, koolide, töökohtade ja teenindusasutuste ja nende paiknemisega. Asustusüksuse struktuur ja paiknemine määravad paljuski ära inimeste liikumisharjumused. Kui sihtkoht asub kodule lähemal, liigutakse meeleldi jalgsi, pikemad vahemaad sunnivad kasutama ühistransporti, jalgratast või võimaluse korral autot. Just viimast transpordivahendit eelistatakse mugavuse ja aja optimaalse planeerimise huvidest lähtuvalt.

Narva linn on kogu Ida-Virumaa üks suuremaid tömbekeskuseid, lisaks omab linn olulist tähtsust riigi tasandil, olles piirilinn, läbib linna rahvusvahelise tähtsusega Tallinn-Narva raudtee, mida mööda toimub kaupade eksport ja import. Linna läbiv Tallinn-Narva põhimaantee nr 1 kuulub oluliste transiitteede hulka, omades Euroopa tähtsusega automagistraalina numbrit E20. Seega saab Narva linna transpordi jagada kahte ossa: kohalik ja linna lähialade vahel toimuv transport ning linna läbiv transport e transiit.

Narva linna tänavate kogupikkus on 113,9 km (Statistikaamet, 2006), sellest 86% ehk 98,3 km on kõvakattega. Ligikaudu 60% tänavatest on kõnniteedega ja umbes 70% tänavatevõrgustikust valgustatud. 2007. aastal Teede Tehnokeskus AS poolt läbiviidud Narva linna tänavate ja teede seisukorra uuring näitas, et 60,9 km analüüsitud tänavatest on teekatendi kvaliteedist lähtudes ainult 26% heas seisukorras, 52% rahuldavas seisukorras ja 22% halvas seisukorras. Narva linna 8 sillast ja viaduktist on tehniliselt rahuldavas seisukorras 7 ja ühele omistati mitterahuldav seisukord.

Suuremateks linnasisesteks magistraalideks on linna tööstuslikku lõunaosa ning põhjaosa ühendavad Kreenholmi ja Kangelaste prospektid, Rahu ja Elektriijaama tänavad. Nimetatud tänavad omavad seetõttu ka suuremaid liikluskoormusi. Suurt liikluskoormust omab ka Tallinna maantee ning Puškini tänav. Narva linna liikluskoormuste ning liikluse kujunemise kohta ei ole varasematest perioodidest pärit piisaval määral usaldusväärset materjali, pikemaajalised liiklusuuringute andmed on puudulikud. Narva linnas läbiviidud uuringud ning liiklusolukorra analüüs on olnud üsna juhuslik ja seotud üksikute objektidega. Tervikuna uuriti Narva linna liiklust ja koostati liiklusmudel 2006. aastal ning 2007. aastal

teostati liiklusloendus. Liiklusloendused on teostanud Miracon Grupp OÜ. 2006. aasta õhtuse tiptunni kohta koostatud liiklusmudeli kohaselt oli Narva linna tänavavõrgul 4 871 autot tunnis summaarse läbimisajaga 19 282 minutit.

Ühistranspordi liikidest on Narvas esindatud autobussid. Kaugbusside terminal asub Narva idaosas Vaksali tänavas, vähem kui 500 m kaugusel Narva jõest raudteejaama vahetus läheduses. Linnaliine teenindab Narva Bussiveod AS, kellega on Narva linnal sõlmitud avaliku liiniveo leping linna ühistranspordi teenindamiseks. Viimase viie aastaga on summaarne liiniläbisõit vähenenud ligikaudu 20%. Väljumiste arvu vähenemine on halvendanud seetõttu ühistranspordi kättesaadavust ja seega ühistranspordi osatähtsust liikluses tervikuna. Samas näitavad statistikast pärinevad numbrid sõitjate arvu samal tasemel püsimist. Narva Bussiveod AS juhatuse liikme Andrus Tamme sõnul on suurimaks valupunktiks ühistranspordi alarahastamine, mille tõttu autostumine suureneb, mis omakorda põhjustab õhusaaste suurenemist ning suurendab liiklusohhtlikkust. Lisaks korraldab linnalähiliinide ühistransporti Ida-Viru Maavalitsus, mitte Narva linn, mis ei võimalda Andrus Tamme sõnul liinide ratsionaalset kasutust. Liikumisintensiivsus Narva ja linna lähialadel paiknevate aianduskooperatiivide (suvilate) vahel on suveperioodil tunduvalt intensiivsem.

Narva 122 bussipeatusest ainult 15-s on ootepaviljonid, peatustes puuduvad liinikaardid ja paljudes peatustes puudub informatsioon busside väljumisaegade kohta. Sellised tingimused põhjustavad ilmselgelt ühistranspordi teenusega rahulolematust.

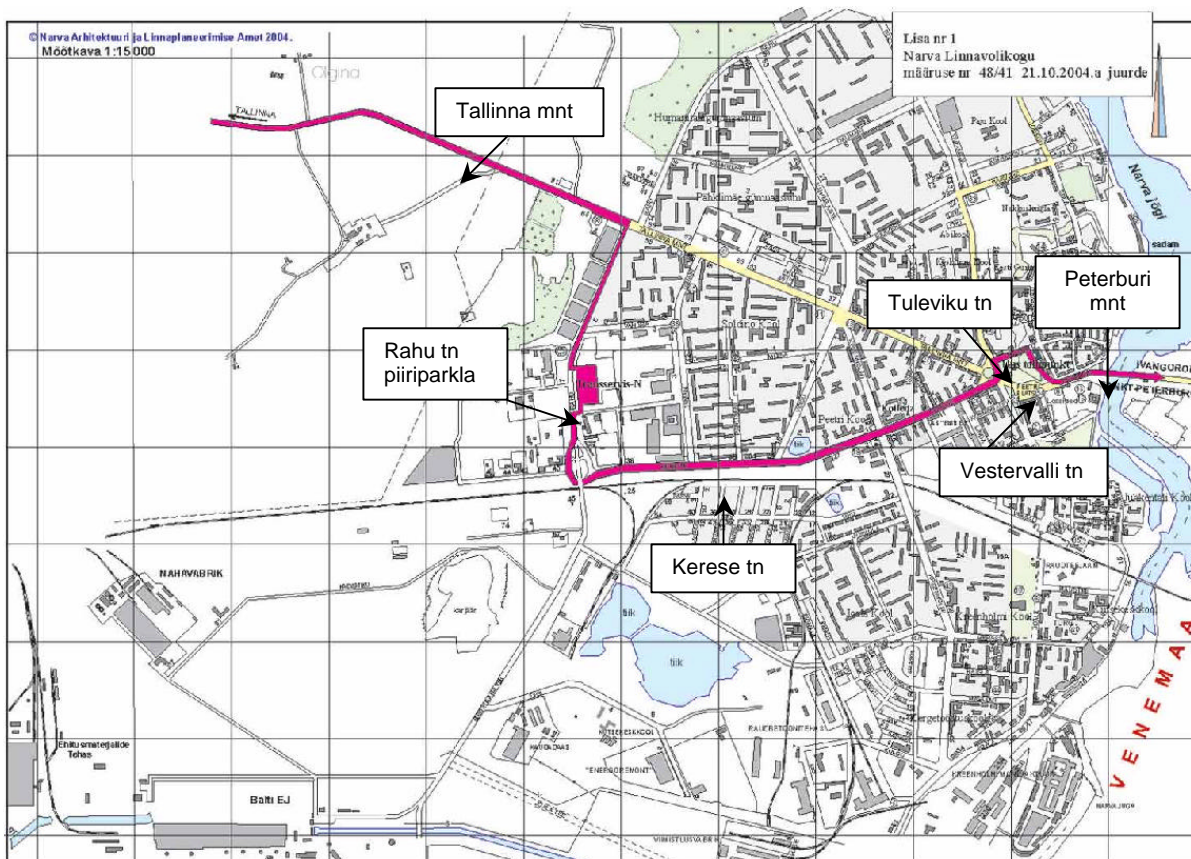
Autostumine on Narvas üks väiksemaid Eestis: 01.04.2008 seisuga oli Eesti Riikliku Autoregistri andmetel 241 sõidukit tuhande elaniku kohta. Lähtudes üleüldisest autostumise suurenemisest, kasvab tõenäoliselt ka Narvas autostumise tase ja sellest tingitud potentsiaalsed probleemid. Statistika näitab, et möödunud viie aastaga on Narvas autode arv tuhande elaniku kohta kasvanud üle 60%.

Narvast väljuvad mitmed Ida-Viru maakonnaliinid ja kaugliinid ning linna läbivad rahvusvahelised bussiliinid.

Narvat läbib Tallinn-Narva raudtee, mida mööda veetakse suur osa Eesti eksport- ja importkaupadest. Suure osa raudteel teostatavatest kaubaveost moodustab vedelkütuste transiit. Raudtee kulgeb läbi Narva kesklinna. Positiivne on Narva puhul see, et kõik ristumised raudteega on eritasandilised, mis vähendab õnnetuste toimumise tõenäosust (auto ja rongi kokkupõrkel).

Lisaks toimub raudteel reisijate vedu. Kord päevas väljub Edelaraudtee reisirong Tallinna suunal ja saabub reisirong Tallinnast. Lisaks läbib Narvat ka GO Gruppi kuuluva GO Rail rahvusvaheline rongiliin Tallinn-Moskva-Tallinn.

Narva on Eesti ja Venemaa vahel oluline sõlmpunkt, mida läbib iga päev hulgaliselt veokeid. Rahvusvaheline transiitliiklus on suunatud vastavalt Narva Linnavalitsuse määrusele nr 48/41, 21.10.2004 lisa 1 alusel kindlale marsruudile: Tallinna mnt - Rahu tn - Kerese tn - Tuleviku tn.



Joonis 1. Transiidi liiklemise kord Narva linnas (suunaga Venemaale).

Transiit liigub linna sisse mööda Tallinna maanteed, kust siirduakse Rahu tänaval asuvasse piiriparklasse. Rahu tänava piiriparklast (haldab Transservis-N AS) liigub transiit piiriületusalale altpoolt Rahu tänava viadukti, mööda Kerese tänavat Narva ringteeni kesklinnas ning edasi mööda Tuleviku tänavat sihtpunkti. Tänaise seisuga ei vasta piiriparkla suurus enam kasvavatele transiidimahtudele. Seetõttu on tihti järjekorrad väga pikad, läbilaskevõime on aeglane, ooteajad pikad ning veokijärjekorrad kulgevad isegi mitme kilomeetri kaugusele linna piirist.

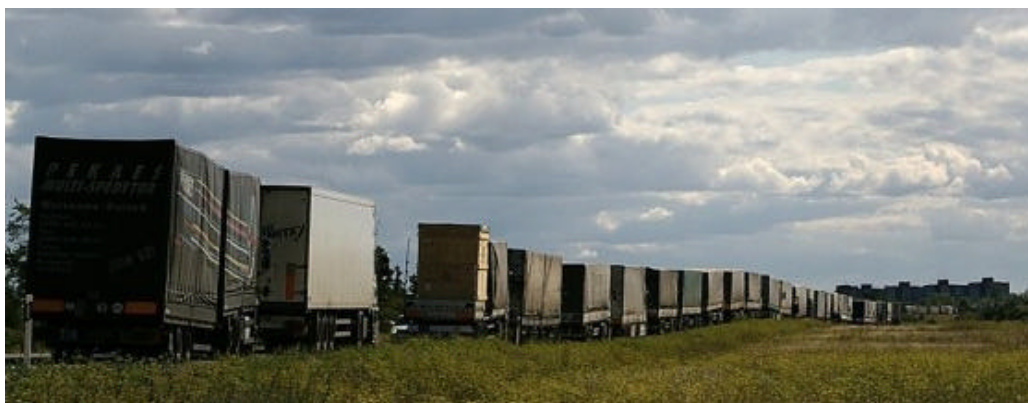


Foto 1. Pikad veoautode järjekorrad Narva lähisel Tallinn-Narva maanteel (<http://www.epl.ee/artikkel/387775>).

Mullu augustis ja novembris oli Narvas järjekorras üle 500 veoki, mis ootasid piiriületust pea nädala. Oma osa on ka kaubavoogude kasvul ning aegunud piirirajatistel. Mitmesaja veoki poolt palistatud teeäär linnapiiril Tallinn-Narva maanteel on suureks ohuallikaks linna sisenevale ning väljuvale transpordile.

Linna piirist ca. 5 km lääne pool Vaivara vallas Tallinn-Narva põhimaantee läheduses asub lennuväli, mis oma mõõtmete ja tingimuste tõttu on mõeldud kasutamiseks ainult helikopteritele ja väikelennukitele.

Vaatamata ajalooliste sadamakohtade olemasolule ei ole kaasaegses Narvas veel arvestataval viisil tegutsevad sadamaid. Narva linnas puudub käesoleval ajal kaasaegne jõelaevade sadam, mis võimaldaks korraldada ajaviitereise Narva jõel Narvast Narva-Jõesuuni ja vastavate kokkulepete saavutamise korral Rossoni jõele. Narva linnas puudub käesoleval ajal lisaks kaasaegne rahvusvahelisele meresõidukogemusele vastav külalissadam Narva linna küllastavate turistide jahtidele ning kaasaegne kodusadam Narva linna kodanike ja lähiümbruse elanikkonna jahtidele. Lisaks kaasaegsete sadamate puudumisele puuduvad Narva linnas võimalused jahtide ja paatide rentimiseks.

Victoria Bastioni juures asuvat jõesadamat on võimalik kasutada väikelaevadel, sadam on suunatud eelkõige jahituristidele.

Viimase transpordiliigina esindatud kergliiklus mängib küllalt olulist rolli inimeste liikumisharjumustes. Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 kohaselt on inimeste maksimaalseks jalgsikäigu pikkuseks ligikaudu 3,5 km ja jalgrattaga 7 km. Suurimateks valupunktideks on eraldatud jalgrattateede puudumine teedevõrgus ning jalakäijate liiklusohutus: reguleerimata ülekäigurajad ning nende ebapiisav tähistamine ja ebapiisav valgustatus, lisaks puudub ligikaudu 40% tänavatest üldse kõnnitee. See suurendab jalakäijate liiklusohutlikkust. Ligikaudu kolmveerand toimunud liiklusõnnetustest on seotud kergliiklusega. Seega on praegu kergliikluse infrastruktuur linnas vähe arenenud, mis suurendab liiklusohutlike olukordade teket.

Alternatiiv 0 ehk praeguse planeerimistegevuse jätkumisel muutumatul kujul puudub selge nägemus arengusuundadest ning prioriteetidest. Transpordisüsteemi olukord sõltub üksikutest tegevustest, mistõttu areng on suurel määral prognoosimatu. Alternatiiv 0 korral võib prognoosida autostumise jätkuvat kasvu: **arengukava perioodil suureneb suure tõenäosusega autostumise tase ligikaudu 20%**, mis toob kaasa **liiklusintensiivsuse kasvu hinnanguliselt ligikaudu 15%**. Samas on arengukava kohaselt alternatiiv 0 korral tõenäoline ühistranspordi kasutatavuse vähenemine ligikaudu samas mahus liiklusintensiivsuse kasvuga, kuna ühistranspordi ebarahuldav arendamine ei võimalda üha suurenevast liikumisvajadusest ühistranspordiga rahuldada. Seega puuduvad paljudel elanikel alternatiivid ja autokasutus muutub üha paratamatuks. Suureneb elanike rahulolematuse linna elukvaliteedi suhtes ja sagenevad transpordisüsteemi poolt põhjustatud vaegused.

Alternatiiv I ehk arengukava kavandatud tegevused

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 eesmärgiks on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määramine järgnevatks seitsmeks aastaks. Transpordisüsteemi säästva arengu tagamiseks ja meeldiva elukeskkonna säilitamiseks on Narva linn keskendunud transpordiplaneerimisel kergliikluse ja ühistranspordi kasutamismugavuse tõstmisele, et hoida autoliikluse osatähtsus võimalikult madal.

- **Tähtsaima prioriteedina toimub kergliikluse arendamine**, eelkõige jalgrattakasutuse suurendamine igapäeva liikluses, mis toimub eelkõige kvaliteetse infrastruktuuri rajamise läbi. Linna rajatakse jalgrattateede võrgustik, mis liiklusohutuse seisukohast eraldatakse sõiduteest. Kavandatud kergliiklusteede võrgustik on paika pandud Narva linna üldplaneeringuga 2000-2012 (Joonis 2).
- Jalgrattaparklad rajatakse olulisemate tõmbekeskuste, eelkõige koolide juurde. Jalgrattateede võrgustiku loomisel ühendatakse linna äärealad kesklinna ja linna tõmbekeskustega. Informatsiooni kergetranspordi liikluskorralduse, selle kasulikkuse ja mugavuse kohta jagatakse kõikvõimalike massiteabekanalite kaudu. Korraldatakse sellealaseid koolitusi ja teabepäevi.
- Kesklinna ehitatakse uued kõnniteed ja renoveeritakse olemasolevad, seda juba järgmise paari aasta jooksul. 2009. aastal ehitatakse kõnniteed koolieelse lasteasutuse „Cipollino“ (Daumani 11) juurde ning rekonstrueeritakse Kalda tänava viadukti alused kõnniteed. Jalakäijate ülekäigurajad reguleeritakse, valgustatakse, ehituslike vahenditega suurendatakse liiklejate tähelepanu ning sunnitakse autojuhte ülekäigurajale lähenedes vähendada sõidukiirust. Narva-Jõesuu ja Narva ühendus kergliiklejatele tagatakse nende kahe linna vahelise terviseraja projekti ja ehitustööde raames. Samuti aitab Narva elanikel ohutumalt ja mugavamalt sõita suvilakooperatiividesse mööda Tõrvajõe-Narva kergliiklusteed.
- **Kergliikluse kõrval arendatakse Narvas ühistransporti**: peatused korrastatakse ja neisse paigaldatakse ootepaviljonid, parandatakse info kättesaadavust ühistranspordi kohta (teave bussiliinide väljumiste kohta jm), viiakse läbi teavituskampaniaid, koostatakse ühistranspordi terminali (rongi- ja autobussijaama) loomiseks Narva rongijaama hoone projekt ning teostatakse sellekohased ehitustööd (2009-2010), mille tulemusena tõuseb ühistranspordi kasutamise populaarsus ja aktiivsus. Tallinna mnt 57a ehitatakse ühistranspordi peatus ja parkimisplats.
- **Jõetranspordi liikluse elavdamiseks toimub jõesadama arendamine**, täpsemad tegevused näeb ette Narva jõesadamate arengukava 2009-2018. Narva jõesadamate arengukava 2009-2018 eelnõu kohaselt on arenduse lähema perspektiivi (5 aastat) strateegiliseks eesmärgiks Narva sadamate (nii Victoria Bastioni juures asuva Narva jõesadama kui Kulgu sadama) mõõdukas arendus, mille põhisuunad on:

- Noorsootöö ja spordi jätkuv toetamine sadamates;
- Sadamate ettevalmistamine kohaliku elanikkonna vaba aja veetmiseks;
- Sadamate ettevalmistamine mööduka turismi vastuvõtuks eelkõige Narva sadamas.

Narva sadama edasiarendus on planeeritav alljärgnevate tegevuste kaudu:

- **Väikelaevaslipi rajamine Victoria Bastioni kirdetippu koos riiklike institutsioonide laevade sildumiskohtadega;**
- **Matkelaevade sadama rajamine** ühe ja kaugemas tulevikus kahe matkelaeva mõõtmetega 30x7 m samaaegselt sildumiseks või 1 sildumiskoha rajamiseks matkelaevale mõõtmetega 60x10 m;
- **Huvilaevasadama rajamine**, kus nähakse ette sildumisehitiste paigaldamine huvilaevadele. Lähemas perspektiivis paigaldatakse 1 ujuv sild kuni 20-le väikelaevale, kaugemas ja väga kauges perspektiivis laiendatakse sadamat põhja suunas;
- **Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi sadama (NSES sadama) laiendamine ja arendamine**, perspektiivis nähakse ette olemasoleva 20 m pikkuse sildumislüüsi pikendamist 20 m võrra tema kasutuses oleva territooriumi kõrval;
- **Narva Noorte Meremeeste Klubi sadama (NNKM sadam) laiendamine ja arendamine**. Seda sadamat kasutab käesoleval ajal NNKM ning selle sadama sildumislüüsid, territoorium ja ajalooline hoone jäävad ka edaspidi nimetatud klubi kasutusse. NNKM saab tema kasutuses olevale kaldaalale täiendavalt paigutada ujuvaid sildu, ning väikelaevade vette laskmiseks ja veelt eemaldamiseks vajalikke slippe ja kraanasid nii, et ei seataks ohtu veeliiklust selle piirkonnas.

Kulgu sadama arendus on planeeritud alljärgnevalt:

- **Riiklike institutsioonide sadama**, kuhu kuuluvad piirivalvesadam ja muud (perspektiivsed) rahvusvahelise veeliikluse korraldamiseks, turvalisuse tagamiseks ja keskkonnahoiuks vajalikud sildumiskohad ja vahendid, arendamine;
- **Matkelaevade sadama rajamine**, kuhu nähakse lähemas perspektiivis ette ühe ja kaugemas või siis väga kauges perspektiivis ette kahe matkelaeva mõõtmetega 30 x 7 m samaaegse sildumise;
- **Huvilaevasadam rajamine väiksematele alustele**, kuhu nähakse ette väiksemate väikelaevade sildumisehitiste paigaldamine ja kergete ujuvahendite kasutuse ettevalmistamiseks, vette viimiseks, veest väljatoomiseks ning kasutusjärgseks puhastuseks ja transpordiks ettevalmistamiseks vajalik madalaveeline lameda nõlvaga kaldaala, vabaajakeskuse hoone (sh vetelpääste) ja parkla/väikelaevade talvine hoiuplats. Selle sadama territoorium saavutatakse Narva veehoidla madala veeala täitmise teel ning sadama laiendamine toimub vastavalt vajadusele Kulgu tee äärselt veealalt loode suunas;

- **Huvilaevasadama rajamine suurematele alustele**, kuhu nähakse ette suuremate väikelaevade sildumisehitiste paigaldamine ning Kulgu sadama lainemurdja rekonstrueerimine ja sadama laiendamisel vajalik pikendamine loode suunas. Selle tsooni territoorium saavutatakse Narva veehoidla madala veeala täitmisel (lainemurdja laiendamisel);
 - **Narva Noorte Meremeeste Klubi sadama (NNMK sadam) laiendamine ja arendamine;**
 - **Laevateenindussadama rajamine**, kuhu nähakse ette väikelaevaslipid, sh üks neist rajamiseks lähemas perspektiivis väikelaevade, süvisega kuni 0,7, m teenindamiseks ja teine rajamiseks kaugemas perspektiivis väikelaevade, süvisega kuni 1,7 m, teenindamiseks, laevateeninduskraana paigaldamise võimalus (vajadusel), heitvee ja heitmete vastuvõtuks ning autonoomsusvarude täiendamiseks (vesi, kütus) vajalikud vahendid.
- **Efektive transpordisüsteemi arendamiseks toimib koostöö linna lähisvaldade ja huvigruppide vahel.**
 - **Linna ühistranspordi planeerimine integreeritakse lähisvaldadega, otsustusprotsessidesse kaasatakse huvitatud isikud ja asutused.**
 - **Toimib koostöö piireületava mõjuga uusarendusobjektide planeerimisel.**
 - **Erinevate arenduste ja projektide koosseisus hinnatakse liiklusmõju.**
 - **Viakse läbi transpordisüsteemi kompleksuuring ja valdkondlikud uuringud.**
 - **Toimub transpordi arengukava järjepidev monitooring ja seire.**
 - **Aastaks 2012 teostatakse Narva sildade (kokku 8) tehnilise olukorra uuring.**
 - **Liikluskorraldusliku poole pealt paigaldatakse vajalikesse kohtadesse liiklusteabe- ja reguleerimisvahendid, kaasajastatakse foorisüsteemid (sh „roheline laine“), märgistatakse teekatted, Narva sissesõiduteed (Tallinna, Narva-Jõesuu ja Ivangorodi poolt) tähistatakse, korrastatakse veokite poolt rikutud teeääred linna lähistel ning ajavahemikul 2010-2011 luuakse ja rakendatakse transiitliikluse elektrooniline juhtimissüsteem. Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimise käigus ehitatakse uus sild, mis viib transiitliikluse Narva kesklinnast välja ja kaovad pikad järjekorrad Narva linna lähistel Tallinn-Narva mnt-l. Eesti riikliku transpordi arengukava kohaselt peaks uus sild valmima 2013. aastal.**
 - **Detailplaneeringute raames planeeritakse ja erinevate projektide raames projekteeritakse parkimisalad ja –maja(d) ning ehitatakse need lõpuks välja. Parkimisalasid ehitatakse jooksvalt arengukava kohaselt aastate 2009-2015 jooksul, parkimismaja valmib eeldatavalt aastatel 2011-2012.**

Liiklusohutus on suurenenud, liiklusõnnetustes on kannatanute arv vähenenud.

- **Liiklusohutuse tõstmiseks** toimib sellealane organisatsiooniline tegevus, liikluskasvatus on heal tasemel, korraldatakse liiklusohutuskampaaniaid, toimib efektiivne liikluskontroll, teostatakse liiklusohutusosalaseid ja liikluskorralduse olukorra uuringuid, kujundatud on ohutu liikluskeskkond. Täpsem tegevuskava Narva linna liiklusohutusprogrammis 2009-2013 (2008).

Näiteks liikluskasvatuse arendamiseks viiakse läbi erinevaid projekte, eelkõige lastele suunatud, liikluskontrolli tõhustamiseks rakendatakse tööle abipolitseinikke ja koolide juurde koolipatrulle, liiklusohutuse ja liikluskorralduse uuringute raames koostatakse Narva linna liiklusolude interaktiivne kaart, teostatakse liiklustiheduse loendamisi, selgitatakse välja linna Black Spot`id (kuni 50 m pikkune teelõik või ristmik, kus kolme aasta jooksul on toimunud kolm või rohkem inimvigastustega lõppenud liiklusõnnetust), uuritakse linnaelanike arvamust potentsiaalselt ohtlikest kohtadest. Ohutu liikluskeskkonna kujundamine algab eelkõige üldplaneeringu muudatusest, teostatakse projekteerimis- ja ehitustöid liikluskorralduse muutmiseks, paigaldatakse künniseid õuealadele sõidukite liikumiskiiruse alandamiseks ning jalakäijate ülekäigukohtadele valgustust.

- Kõige eelpool nimetatute toimimiseks toimub **infrastruktuuri jätkusuutlik arendamine**, erinevate detailplaneeringute ja projektide ning nende teostamise raames luuakse linna liiklusvõrgu efektiivseks toimimiseks parimad tingimused. Suuremad tänavate rekonstrueerimised toimuvad:

- Energia tänaval;
- Kerese tänaval Kreenholmi tänavast kuni Rahu tänava viaduktini;
- Hariduse tänaval Puškini tänavast kuni Kangelaste prospektini;
- Peetri platsil;
- Kreenholmi tänaval Kerese tänavalt kuni Tallinna maanteeeni;
- Mõisa tänaval;
- 6. Rohelisel tänaval, mis pikendatakse kuni Pähklimäe tänavani.

Lisaks Rahu tänava (Tallinna mnt ristmik kuni viaduktini) liiklusskeemi ehitustööd, 26. Juuli-Uusküla tn kvartalisestest tänavate ehitustööd, Tallinna mnt lõigul 3. Roheline tn - Energia tn ehitustööd, Tallinna mnt rekonstrueerimine Rahu tänavaga ristumisest kuni Kreenholmi tänavani ja Kadastiku II tänava rekonstrueerimine.

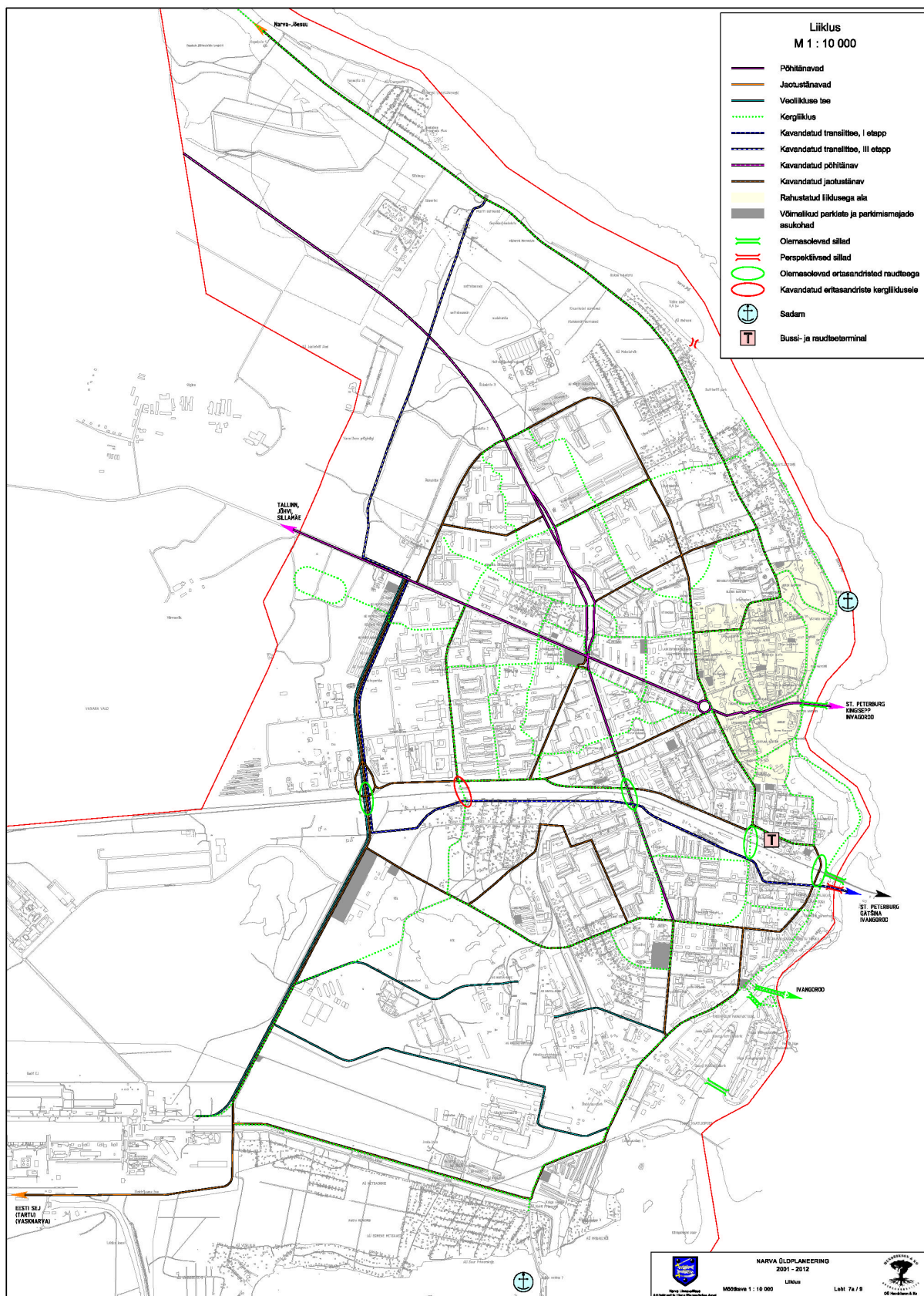
Tänavate kvaliteedi parandamisele kavandatakse samuti mitmete ristmikute rekonstrueerimist, mis aitavad parandada nende kvaliteeti. Olulisemad ristmikute rekonstrueerimised toimuvad:

- Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini mnt ristmikul;
- Tallinna mnt – 3. Rohelise tn ristmikul;
- Joala tn – Kreenholmi tn ristmikul;
- Puškini tn – Rakvere tn ristmikul.

Veel on kavandatud Kreenholmi viadukti mahasõidul Uusküla tänavale ehitustööd ning Peetri platsi ehitustööd.

Lisaks eeltoodule on arengukava ette näinud Tiimani tänava pikendamise Pähklimäe tänavani ja Puškini tänava pikendamise Narva heitveepuhastusjaamani ning sealt edasi ühendamise Jõesuu tänavaga.

Narva linna liiklusvõrgu infrastruktuur on paika pandud Narva linna üldplaneeringuga 2000-2012 (2001), olemasolevad ning planeeritavad tänavad ja teed, sillad ja muu oluline on koondatud allolevale joonisele:



Joonis 2. Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 järgne transpordi infrastruktuuri võrgustik (Narva linna üldplaneering 2000-2012, 2001).

Alternatiiv 2 ehk sõiduautoliikluse eelisarendamine

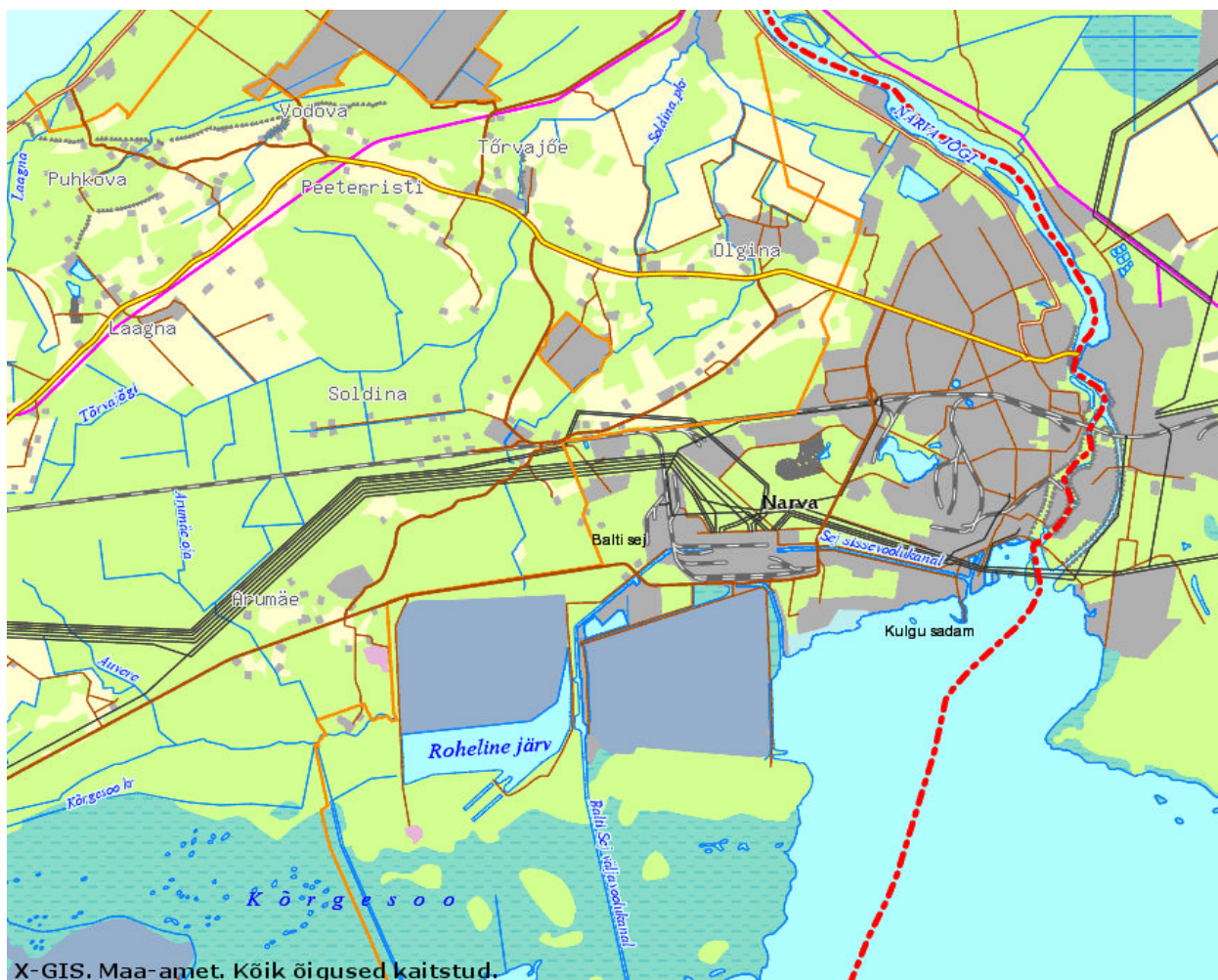
Alternatiiv 2 korral toimuvad transpordi arendamiseks investeeringud peaausjalikult linna tänava- ja teedevõrgustiku infrastruktuuri suunal (sõiduautodele, täpsemad tegevused on toodud Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 tegevuskavas/rakendusplaanis ülesanded 6.1.1. all), luues sellega eelisarenemise autoliikluse kasvule. Kergliiklusteede arendamist alternatiiv 2 ette ei näe. Üksikobjektide eelistamine mõjutab transpordisüsteemi terviklikku arengut ja pärsib inimsõbraliku linnaruumi arengut. Sõiduautoliikluse eelisarendamine suurendab oluliselt autostumist. Arengukava perioodil võib **autostumise kasv ulatuda 35%-ni**. Autostumise kasv ja autokasutuse kasv tingib ühistranspordi kättesaadavuse edasise halvenemise ja kergliikluse infrastruktuuri mittevastavuse inimeste vajadustele. Auto omamine muutub hädavajalikuks, et tagada inimeste liikumisvajadus. Autostumise kasv **suurendab liikluskoormust 25...30%** võrra ja põhjustab sellega tõsisid liiklusprobleeme tänavavõrgul.

Arengukava kohaselt toob autostumise kasv kaasa ühistranspordi kasutajate arvu kahanemise ligikaudu veerandi kuni kolmandiku võrra. Vähenev reisijate arv ühistranspordis sunnib ühistranspordi kvaliteeti - eelkõige liinivõrgu katvust ja väljumiste arvu veelgi vähendama, mistõttu väheneb ühistranspordi kättesaadavus. Ühistranspordi kättesaadavuse vähenemine halvendab eelkõige sotsiaalselt vähemkindlustatud elanikkonna liikumisvõimalusi.

3. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS

3.1 ARENGUKAVAGA HÕLMATAVA ALA JA SELLE LÄHIÜMBRUSE KIRJELDUS

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 hõlmab Narva linna haldusterritooriumi.



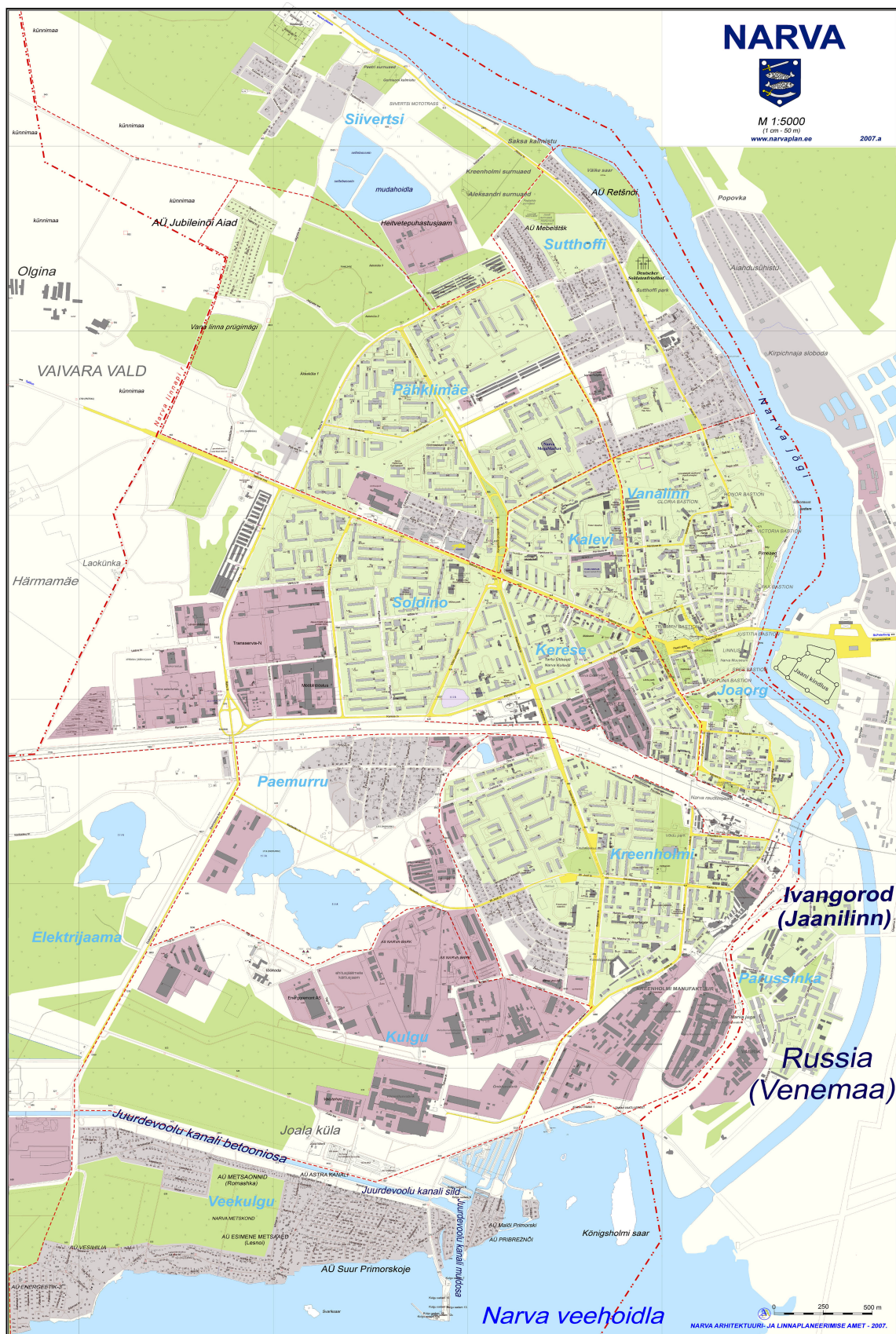
Joonis 3. Arengukavaga hõlmatud ala ja lähiümbrus.

Narva on Eestis suuruselt kolmas linn pindalaga 84,54 km² ja rahvaarvuga 66 435 inimest (Statistikaamet, seisuga 01.01.2008) ning on Ida-Eesti üheks suuremaks tömbekeskuseks. Narva asub Kirde-Eestis Venemaa piiril Narva jõe alamjooksu vasakkaldal. Narva linna lõunaosas paikneb Narva veehoidla, edelas Balti Elektri jaam ja selle ulatuslikud tuhaväljad, linnast läände jääb Vaivara vald ning 8 km kaugusele loodesse Vaivara valla territooriumi keskele Kudruküla linnaosa (pindalaga 560 ha). Viimane kuulub koos Narva linnast 5 km läänes samamoodi Vaivara valla sisse jääva Olgina linnaosaga (pindalaga 58,15 ha) Narva linna haldusterritooriumi koosseisu. Need kaks lahustükki kujutavad endast ulatuslikke aiandusühistute territooriume, kus asub kokku ligi 10 000 suvilat.

Narva jõe kaldal asetsevast Narva linna põhiterritooriumist on suur osa kasutusel tootmisaadana, mis paiknevad hajusate aladena linna lõunaosas. Linnaline keskkond on koondunud vahetult jõekalda

äärsele alale. Tulenevalt kirjeldatud omanäolisest jaotusest ning asjaolust, et enamus töökohti on koondunud linna lõunaossa, iseloomustab linna intensiivne elanike igapäevane põhja-lõuna suunaline liikumine. Peamisteks liikumistelgedeks on Kangelaste ja Kreenholmi prospektid, mis ühendavad elu- ja tööstusrajoone. Vastupidise, kagust loodesse suunduva telje moodustab Tallinna maantee, mis on ühtlasi linna läbivaks tähtsaks transiitteeks. Ida-lääne suunal läbib linna ka Tallinn-Narva raudtee.

Narva on jaotatud 15 linnaosaks: Siivertsi, Sutthoffi, Pähklimäe, Vanalinna, Soldino, Kerese, Joaoru, Paemurru, Kreenholmi, Kalevi, Kulgu, Elektriijaama ja Veekulgu ning lahustükkidena esinevad Kudruküla ja Olgina.



Joonis 4. Narva linnaosad (v.a Kudruküla ja Olgina) (Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet).

Linnaruumis eristuvad selgelt vertikaalselt kõrged ja madalad alad, kusjuures hoonete kõrgus väheneb linna läänepiirist jõe suunas. Kõrged korrusmajad on valdavad Pähklimäe, Soldino, Kerese, Kalevi ja Kreenholmi linnaosades. Narva linna ilmet kujundavateks peamisteks looduslikeks objektideks on Narva jõgi ja veehoidla, teised väiksemad veekogud (Kadastiku järv, Väike-Kadastiku järv) ja Tallinna maanteest põhja poole jääv kõrge paekallas, mida on osavalt ära kasutatud juba barokiajal kindlustussüsteemi rajamiseks. Narva jõgi on ainuke jõgi Peipsi järve vesikonnast, mis voolab järvest välja ehk viib merre Peipsi vett.

Suurimaks tehisobjektideks on linna edelaosas asuvad Balti Soojuselektrijaama tuhaplatood (490 ha ja 570 ha), kuhu on kokku ladestatud ca. 118 miljonit tonni põlevkivituhka.

Linna suuremad rohealad paiknevad tiheasustuse äärealadel: lõuna-edelaosas nn Kadastiku ala ning põhja-loodeosas asuv metsamassiiv. Avalike puhkealadena on olulisemad rohelised alad jõe kaldal raudteesillast jõesadamani, vanalinna bastionite vöönd, Võidu park ning mitmed väiksemad pargid, skväärid ja haljasalad linna hoonestatud osas, ka rohked hoonete ümbruse kõrghaljastusega õuealad. Kahjuks on piiritoimingute tõttu avalikust kasutusest väljas kesklinnas olev jõeäärse roheala lõik silla ümbruses ja Hermanni kindlusemüüri äärne jõekallas. Narva linna looduskaitsealusteks objektideks on Narva jõe alamjooksu hoiuala, Narva jõe kanjoni maastikukaitseala, Narva Pimeaia looduskaitseala.

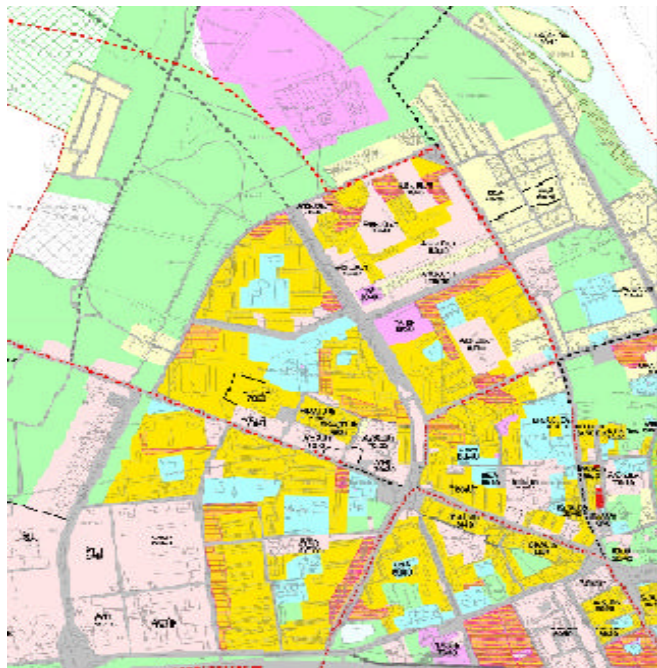
Unikaalseks loodusnähtuseks on Narva kosed, mis asuvad Narva linna piiril, kohas, kus Kreenholmi saar poolitab jõe kaheks. Idapoolse kose kõrgus on 6-6,6 m ja läänepoolse kõrgus 3,2-6,5 m. Narva Hüdrolektrijaama töö tõttu on kosed suurema osa ajast veevaesed, nende ilu on võimalik ainult siis, kui Narva veehoidlast lastakse osa vett mööda vana jõesängi välja.

3.2 MAAKASUTUS

Olemasolev maakasutus Narvas pindalaliselt on esitatud Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti esitatud andmete põhjal (Lisa 16).

Olemasolevate **elamumaade alune üldpindala Narva linnas on 1013 ha**, sellest **väikeelamumaad 769 ha** (koos Kudruküla ja Olgina linnaosadega) ning **korruselamumaad 244 ha**. Pindalade hulka on arvestatud ka õuealad. Kudruküla ja Olgina linnaosades on tegemist peaausjalikult madalate suvilatüüpi elamutega. Elamumaade territoriaalses paiknemises on eristatavad selged seaduspärasused. Peamiselt nõukogude perioodist pärinevate paneelelamutega korruselamupiirkonnad paiknevad suures osas kompaksete mikrorajoonidena suuremate teede ja piuesteete vahelistel aladel, moodustades linnaruumis selgesti eristatavad kõrge elanike tihedusega alad. Korruselamumaad jäävad Tallinna poolt Narva linna sisenedes mõlemale poole Tallinn-Narva maanteed: Tallinna maantee ja Kreenholmi, Kreenholmi ja Võidu, Võidu ja Partisani, Partisani ja Tiimani, Vahtra ja Tallinna maantee, Tallinna maantee, Kangelaste prospekti ja Rahu tänava, Puškini ja Kangelaste prospekti, Vestervalli ja Pimeaia, Puškini ja Linda, Suur-Aguli ja Kreenholmi, Grafovi, Raudsilla ja Vaksali, Joala ja Kreenholmi, Kreenholmi, 26. Juuli, Uusküla ja Puuvilla tänava vahelistele

aladele, hõivates suurema osa Pähklimäe, Soldino, Kerese, Kalevi ja Kreenholmi linnaosade pindalast.



Joonis 5. Narva linnas paiknevad korruselamud (korruselamute maa on joonisel märgitud kollasega) (Narva linna üldplaneering 2000-2012, 2001).

Osa korruselamutest on halvas olukorras ning kõrge amortisatsioonistmega, kuna suur osa hoonestust on pärit 1960.-1980. aastatest. Pähklimäe linnaosas on valdavalt üheksakordsed elamud, elamutevahelised õuealad on sageli haljastamata ning kasutusele võtmata. Kalevi ja Kerese linnaosades on valdavaks hoonestustüübiks viiekorruselise paneelilamud. Negatiivset mõju linnapildile avaldavad pooleliolavad korruselamud Daumani-Puškini-Kangelaste ja Rahu tänava vahelisel alal. Omapärase arhitektuurse miljöopiirkonna moodustab Grafovi, Vaksali, 1. Mai ja Raudsilla tänavate vahele jääv kvartal madalate stalinistlike korruselamutega. Sarnane hoonestus on ka Kreenholmi linnaosas Uusküla tänava piirkonnas ja Gerassimovi-Kreenholmi-Haigla tänavate vahelisel alal. Väikeelamumaad jäävad peamiselt Kreenholmi linnaosa edelaosa, Paemurru linnaosa põhjaosa, Veekulgu ja Sutthoffi linnaosas ning vähemal määral Elektriijaama linnaosa lääneosa, Siiverti linnaosa ja Vanalinna linnaosa kirdeosas. Siiverti ja Sutthoffi linnaosades on tegemist suhteliselt uute elamumaadega. Väikeelamute alla kuulub ka garaažideühistute maa, mida on Narvas kokku ligi 10 hektarit (hoonealune pind). Sageli on omapärane ning tänapäeval ebaotstarbekas garaažiühistute paiknemine – ulatuslikud garaažide alad jäävad elamupiirkondadest suhteliselt kaugemale (linna lääneservas Kerese tänava lõpus ja Rahu tänava ääres, Siiverti ja Pähklimäe linnaosade piiril, linna lõunaservas Balti Soojuselektriijaama juurdevoolukanali ääres).

Narva linna ümbritseb poolkaarena aiandusühistute (ja suvilate) vöönd, kokku ca. 700 ha suurusel alal. Aiandusühistutes on kokku ligi 3000 krunti. Olgina linnaosas asub ligi 700 aianduskrunti. Iseloomulikuks jooneks on homogensus ning äri- ja teenindustevõtete puudumine.

Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 (2001) kohaselt asuvad kavandatavad uuselamumaa reservid eelkõige linna põhjaosas, Siiverti ja Sutthoffi linnaosades. Üldplaneeringuga reserveeritakse täiendavalt 595 ha elamumaad.

Ärimaa pindala Narvas on ligikaudu 160 ha, millele lisanduvad ärimaa kõrvalfunktsiooniga alad (alad, kus on lubatud ärimaa sihtotstarve). Ärimaad on linnas koondunud peamiselt kolme tänava – linna läbiva transiittee Tallinna maantee, Puškini tänava ja Kreenholmi tänava äärde. Ärimaade pilv on koondunud ka Kangelaste prospekti äärde. Linna administratiivkeskus on kujunenud kesklinna Peetri platsi piirkonda ning ka Joaoru linnaossa. Välja on kujunenud ärilised keskused järgmistes linnaosades: Kreenholmis kauplused Kreenholmi prospekti ääres ning linna turg, Kadastikus kauplused Mõisa tänava ääres, Pähklimeel kauplused Pähklimee tänaval, kuid eelkõige siiski Tallinna maantee äärne ärimaade kett. Väga iseloomulik on nn “võileibade” teke, mis tagab paljude alade intensiivse kasutamise ning kvaliteetruumi laienemise. “Võileivad” väljenduvad polüfunktsionaalse linnaruumi tekkimises, kus mitmekorruselistes elamutes iga korrus võib omada erinevat funktsiooni. Reeglits on avalikult kasutatava ruumi säilitamine esimesel korrusel (kas ühiskondliku teeninduse või äriteeninduse näol), ärilise või puuduva väljapoolse mõjuga tootmistegevuse (nt tarkvara tootmine), meelelahutusasutuste ning elamispindade paigutamine kõrgematele korrustele. “Võileib” ehk linnaruumi polüfunktsionaalsus erinevatel tasanditel tagab ruumi ööpäevaringse kasutuse ning vähendab linnasiseseid liikumiskoormusi, olles säästva arengu printsiipidele kõige paremini vastav lahendus.

Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 (2001) kohaselt on ette näha ärimaa sihtotstarbega maa suurenemist Narvas pea 5 korda. Tendents näitab seda, et ärimaade pindala kasvab tootmiskaude arvult.

Tootmiskaad hõlmavad Narva linna pindalast 691 hektarit. Tootmiskaad paiknevad eelkõige raudteest lõuna poole jäävates linnaosades, hõlmates ulatuslikke territooriume Elektriijaama tee ja Joala ning linna läänepiiri ja Elektriijaama tee vahelistel aladel. Tootmiskaad paiknevad ka Kulgu, vähemal määral Kreenholmi ja Paemurru linnaosades. Väiksemate maa-aladena esineb tootmiskaad ka Tallinn-Narva raudteest põhja pool, eelkõige Soldino ja Kerese linnaosades. Siiverti linnaossa jääb tootmiskaad heitveepuhasti territoorium. Üle viiendiku kogu linna territooriumist moodustab Balti Soojuselektriijaama maa-ala koos tuhaväljade ja settebasseinidega. Tuhaväljade pindala on üle 10 km². Negatiivset mõju linnaruumile avaldavad kinnised tootmisalad, eriti atraktiivsetes asukohtades, nagu nt Kreenholmi saarel. Iseloomulik on tootmiskaad vahetu paiknemine elurajoonide kõrval, nt Kreenholmi ja Puškini tänava vahelisel alal, Hariduse tänava ääres ja Oru tänava ääres.

Sotsiaalmaak, mis kujutavad endast ühiskondlike hoonete maad ja üldkasutatavat maad, paiknevad hajusalt kogu linnas, domineerides siiski põhja pool Tallinn-Narva raudteed, kuid ka lõuna pool Kreenholmi linnaosas. **Sotsiaalmaak on kokku 254 ha.** Ühiskondlike hoonete maadel (92 ha) asuvad eelkõige haridusasutused ja lasteaiad. Valitsusasutused on koondunud kesklinna ja Joaoru linnaossa. Kesklinna piirkonda on koondunud ka sotsiaalsfääri asutused, mis seetõttu on mõnevõrra kättesaamatamad kaugemate linnaosade elanikele. Üldmaakade enamiku moodustab parkide ja

haljasalade maa, mis valdavalt paikneb Narva jõe vasakkaldal. Suure haljasalade ja parkide osakaaluga paistavad silma Vanalinna, Joaoru, Siivertsi ja Sutthoffi linnaosad. Üldkasutatava maa hulka kuuluvad linnas hajusalt paiknevad spordiväljakud ja staadionid, nt Narva Kesklinna Gümnaasium ja seda teenindav spordiväljak (staadion), Narva 6. kooli staadion Kreenholmi tänaval, 26. Juuli tänaval asuv staadion.

Veekogude alla jääb Narva jõgi, mis palistab linna idaserva, Narva veehoidla linna lõunaosas, Kadastiku ja Väike-Kadastiku järv, Balti Soojuselektrijaama juurdevoolukanal Narva veehoidlast ja mõned muud väiksemad veekogud (tiigid) veel. Kokku moodustab **veekogude all olev maa** linna pindalast kolmandiku, so **2 946 ha**.

Transpordimaad on Narvas 256 ha, olles esindatud peamiselt teede ja tänavate võrgustikuna.

Jäätmevõimaldala maad on linnas ca. 1 500 ha, millest enamiku moodustavad linna loodeosas paiknevad suured Balti Soojuselektrijaama tuhaväljad ca. 10 km² suurusel alal (Foto 2).



Foto 2. Balti soojuselektrijaama tuhaväljad Narva edelaosas.

Tuhaväljadele lisanduvad vähesel määral ettevõtete sanitaarkaitsetsoonid, hiljuti suletud Narva olmejäätmete prügila läänepoolsema tuhavälja loodeküljel ning ammu suletud prügila Pähklikmäe linnaosas linna piiril.

Kõige väiksema pindalaga on esindatud riigikaitsemaa, mis kujutab endast peamiselt tollipiirkondi. Riigikaitsemaa asub Vestervalli tänava 3, 5, 7 kinnistutel, Tuleviku tänava 10 kinnistul, Vabaduse tänava 5 ja 15 kinnistutel, 1. Mai tänava 7 kinnistul, Bastrakovi tänava 4 kinnistul ning Vahtra tänava 3 kinnistul. Kokku on **riigikaitsemaa all 14 ha**.

Kaitsealuse maa alla kuulub Narva jõe kanjoni maastikukaitseala linna kaguosas, mis moodustati 1959. aastal Narva joaastangu kaitseks. Kaitseala põhieesmärk on esindusliku Alam-Ordoviitsiumi paasi lõikunud Narva jõe kanjoni ja joaastangute kaitse. Narva jõe alamjooksu hoiuala, pindalaga 257 ha, paikneb Narva jõel põhja pool Tallinn-Narva raudteed ning on kaitse alla võetud 2005. aastal. Ligi

kolme hektari suuruse pindalaga Narva Pimeaia maastikukaitseala asub Narva jõe vasakkaldal Narva sadama lähedal.

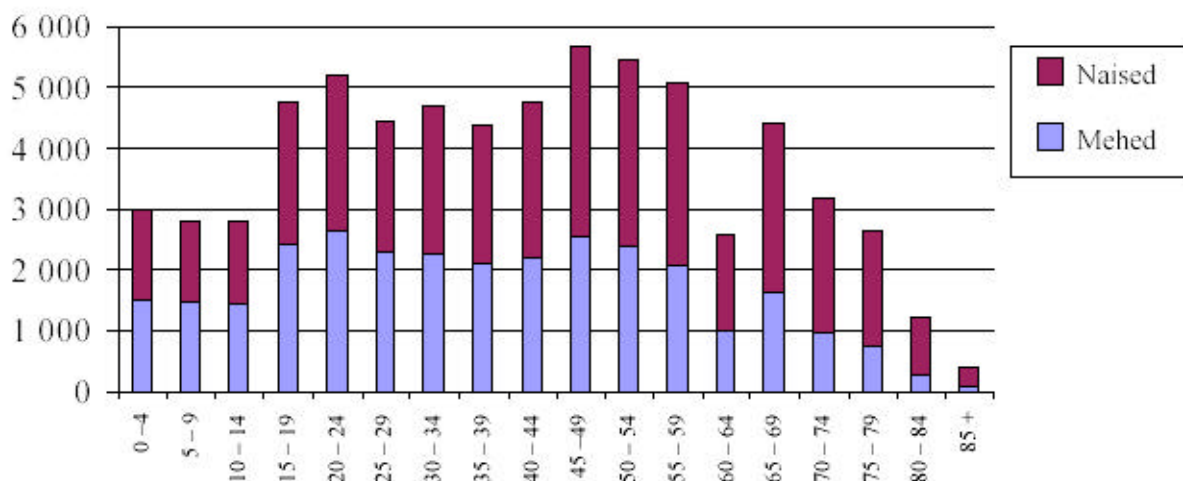
Nimetatud kaitsealad on toodud joonisel 16.

3.3 ASUSTUS JA TEEDEVÕRK

3.3.1 Asustus

Narva linnas elab Statistikaameti andmetel seisuga 01.01.2008 66 435 inimest, linnaga piirnevas Vaivara vallas 1 568 inimest. Seisuga 01.01.2007 elas Narvas 66 712 inimest.

Alloleval joonisel 6 on toodud Narva elanike arv soo ja vanuse järgi seisuga 01.01.2007.



Joonis 6. Narva elanike sooline ja vanuseline struktuur seisuga 01.01.2007 (Narva linna arengukava 2008-2012, 2007).

Eesti kodanikud moodustavad Narva linna elanikkonnast vähem kui poole, ligikaudu 44% (Narva linna arengukava 2008-2012, 2007).

Narva linna haldusala moodustub Narva jõe ja veehoidla vahelisel alal asuvast nn põhiterritooriumist ning lahustükkidest - põhiterritooriumist mööda Narva-Jõesuusse viivat teed ligikaudu 8 km loodesse jäävast Kudruküla linnaosast ning 5 km edelasse jäävast Olgina linnaosast. Lahustükkidena paiknevad linnaosad kujutavad endast ulatuslikke aiandusühistute territooriume, kus asub kokku ligi 10 000 suvilat. Narva linna asustus jaguneb 15 linnaosa vahel, mis on nimetatud peatükis 3.1. Enamik asustust on linnas koondunud põhja poole Tallinn-Narva raudteed, sest lõuna pool on tegemist peamiselt tööstuspiirkonnaga.

3.3.2 Teedevõrk

Narva linna tänavavõrk koosneb tänavatest, teedest ja väljakutest. Tänav on sõidukite ja jalakäijate liikumiseks, tehnovõrkude paigaldamiseks, haljastuse rajamiseks ja vahel ka sõidukite peatumiseks ning parkimiseks mõeldud ala, mis paikneb hoonestatud või hoonestamisele minevas keskkonnas. Tee on mõeldud samade ülesannete täitmiseks, kuid ta paikneb hoonestamata või hõredalt hoonestatud keskkonnas.

Linna tänava- ja teedevõrk jaotatakse ülesande järgi **magistraalideks ja juurdepääsudeks**. Magistraalid moodustuvad Narvas põhi- ja jaotustänavatest (teedest) ning peavad tagama sõitjatele kiire, sujuva ja ohutu ühenduse elu- ja töökohtade, piirkonnakeskuste ja linnakeskuse vahel. Juurdepääsud, mis moodustuvad kõrvaltänavatest, veotänavatest (-teedest), kvartalisestest tänavatest, jalgtänavatest ja jalgteedest, peavad tagama vahetu ühenduse valdustele ja ühendama neid kõrgema liigi tänavatega.

Narva linnas (v.a Olgina ja Kudruküla linnaosa) on 155 tänavat ning 34 aiandusühistus kokku ligi 300 tänavat (www.narvaplann.ee).

Narva linna tänavate kogupikkus on 113,9 km, millest 98,3 km (86%) kõvakattega. Ligikaudu 60% tänavatest on kõnniteega ja 70% tänavavõrgustikust on valgustatud. Tänavate kogupind on ligikaudu 87 ha ning kõnniteede kogupind 11,3 ha.

Tabel 1

Liiklust teenindavate tänavate tehnilised omadused (Narva linna üldplaneering 2000-2012, 2001).

Omadus	Magistraalid	
	Põhitänavad (-teed)	Jaotustänavad
Ristumised	Valdavalt ühetasandilised	Valdavalt ühetasandilised
Ühistranspordi liinid	Esinevad	Esinevad
Ühistranspordi peatused	Valdavalt taskus	Valdavalt taskus
Pikisuunaline jalgliiklus	Esineb	Esineb
Raske veoliiklus	Esineb	Esineb
Linna läbiv autoliiklus	Esineb	Erandina
Linnasisene autoliiklus	Esineb	Sage
Ligipääs valdustele	Esineb	Esineb
Peatumine	Erandina	Esineb
Parkimine	Ei esine	Ei esine

2007. aastal viidi Teede Tehnokeskus AS poolt Narva Linnavalitsuse tellimisel läbi Narva linna teede ja tänavate seisukorra uuring, mille käigu määratleti teekatte taset, teekonstruktsiooni kandevõimet ning teekattes esineva roopa sügavust. Teostati ka teekatte seisukorra visuaalne hindamine.

Nimetatud uuringus oli vaatluse all 18 põhitänavat kogupikkusega 33,8 km, 42 jaotustänavat kogupikkusega 27,1 km. Tulemused näitasid, et **26% Narva tänavate teekattest on heas seisukorras, 52% rahuldavas seisukorras ja 22% halvas seisukorras.** Probleemseimateks tänavateks on möötmistulemuste alusel teekatte osas põhitänavatest Raudsilla tänav, jaotustänavatest Kadastiku II tänav, Pimeaia tänav, Sepa tänav ja Partisani tänav. Põhitänavate teekatte kvaliteet on mõnevõrra parem kui jaotustänavate teekatte tasasus. Roopa sügavusega esineb probleeme ainult üksikutel teelõikudel, kus on suurem liiklussagedus (nt Rakvere I tänav, Rahu viadukt, Kerese tänav). Ka teekonstruktsiooni kandevõimega esineb probleeme ainult üksikutel teedel ja teelõikudel (nt Rakvere tänaval, Rahu tänaval, Jõesuu tänaval, Nahavabriku teel).

Narva linna tänavad on võrreldes teiste Eesti linna tänavatega suhteliselt laiad ja liiklusele seega piisavad. Sõiduradade laiused on kohati isegi liiga laiad, soodustades kiiruseületamisi. Tänavaruumi laius võimaldab olemasolevatele tänavatele kergliiklusteede rajamist.

Narva linnast viib Narva-Jõesuusse tugimaantee nr 91 Narva-Narva-Jõesuu-Hiiemetsa, mis algab Narva kesklinnast Puškini tänavalt. Kõrvalmaantee nr 13109 Narva-Mustajõe algab Rahu tänava ja Tallinna maantee ristumisest ja viib Balti Soojuselektrijaama juurde.

Hetkel on kergliiklusteed Narvas suures osas välja ehitamata.

3.4 LIIKLUSLOENDUS JA -MUDEL 2006.

Sarnaselt kogu Eestit iseloomustavale autostumise tendentsile iseloomustab Narva autostumist kasvutrend. Möödunud viie aastaga on autode arvukus 1000 elaniku kohta kasvanud üle 60%. Liikluskoormuse kasvust tingitud negatiivseid tagajärgi on märgata alles küllalt lühikest aega ning seetõttu pole hakatud ka liiklemisel suureneva ajakulu tõttu otsima veel alternatiivseid transpordivalikuid.

Autostumise kasvust hoolimata ei ole hommikustel ega õhtustel tiptundidel Narva linnatänavatel Narva Linnavalitsuse liikluskorraldusteenistuse peaspetsialisti Veera Mihhailova sõnul probleeme ummikutega. Suuremates liiklussõlmedes ja tänavalõikudel on liiklemine maksimaalselt 10 minuti jooksul häiritud ja kohati autode rohkuse tõttu seisatud, ülejäänud ajal toimub liiklus üsna sujuvalt.

Tervikuna uuriti Narva linna liiklust ning koostati liiklusmudel 2006. aastal. **Miracon Grupp OÜ poolt viidi 2006. aasta oktoobris läbi liiklusuuring ning selle koosseisus liiklusloendus, Stratum OÜ poolt modelleeriti saadud andmete alusel Narva linna liiklusmudel 2006.**

“Narva linna teede ja tänavate uuringu 2006. Lõpparuanne. I - osa - Liiklusloendus” raames viis Miracon Grupp OÜ läbi liiklusloenduse, mille eesmärgiks oli hinnata liikluskoormusi Narva linna äärealade sõlmpunktides (peamistel sisse- ja väljasõiduteedel) ning linna olulisematel ristmikel. Liikluse loendamine toimus äripäevadel, mis peaks kajastama võimalikult reaalselt pilti hommikustest ja õhtustest tiptundidest. Liiklusloenduse käigus loendati liiklust olulistel ristmikel, mis moodustavad Narva linnas olulisi sõlmpunkte, mida läbivad põhilised liiklusvoolud ning kus liikluskoormuse edasine

kasv võiks potentsiaalselt tekitada ebapiisavast läbilaskevõimest tulenevaid liiklustakistusi. Nendeks ristmikeks ja sõlmpunktideks olid (Joonis 7):

- Jõesuu tänava väljasõit Narva linna piiril;
- Tallinna maantee väljasõit Narva linna piiril;
- Elektriijaama tee väljasõit Narva linna piiril;
- Rakvere tn – Puškini tn;
- Rahu tn – Kangelaste prospekt;
- Tallinna mnt – Rahu tn;
- Tallinna mnt – Kangelaste prospekt – Kreenholmi tn – Võidu prospekt;
- Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn – Peetri plats – Tuleviku tn;
- Rahu tn – Kerese tn – Elektriijaama tee viadukti Rahu tn poolne ots (Rahu viadukt);
- Elektriijaama tee – Kadastiku tn;
- Võidu prospekt – Kerese tn;
- Kreenholmi silla ristlõige;
- Raudsilla tänava ristlõige;
- Kreenholmi tn – Gerassimovi tn – 26. Juuli tn;
- Kreenholmi tn – Kulgu tn – Joala tn.

Loendus viidi läbi tüüpilise tööpäeva kolmel perioodil:

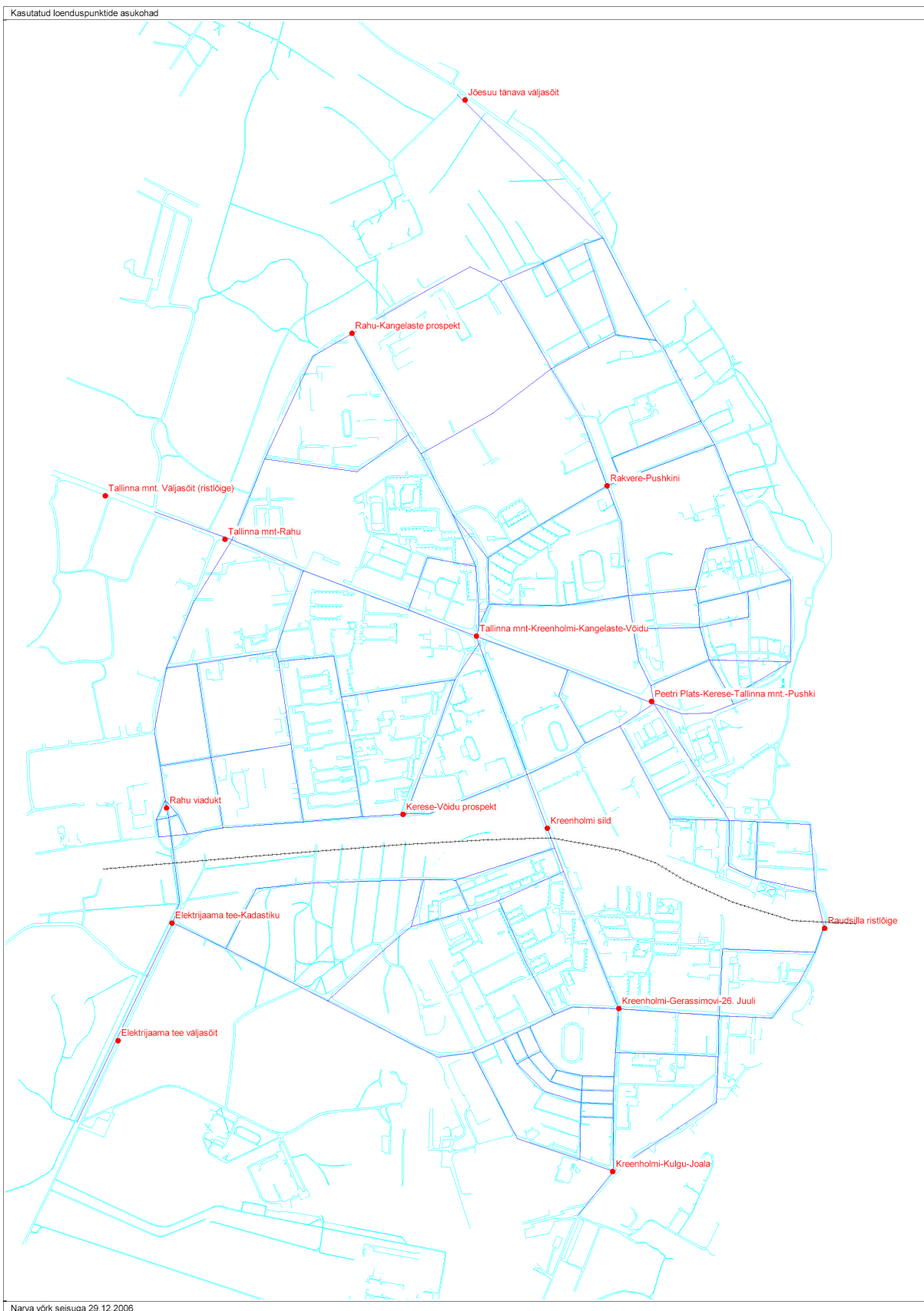
- Hommikusel tiptunnil 7.00-8.45;
- Päevasel perioodil 12.00-13.00;
- Õhtusel tiptunnil 16.00-18.00.

Liiklusloenduse käigus fikseeriti liikluskoormus ülalloetletud ristmikel kõikide manöövrite kaupa. Liiklussageduste väärtused esitati peamiste sõidukategooriate lõikes: sõiduautod (B1- B- ja BE-kategooria sõidukid), veoautod (C1-, C- ja CE kategooria sõidukid), ühissõidukid (D1-, D- ja DE-kategooria sõidukid). Liiklusloenduse käigus ei fikseeritud A-kategooria sõidukeid ning kergliiklust (jalgratturid ja jalakäijad).

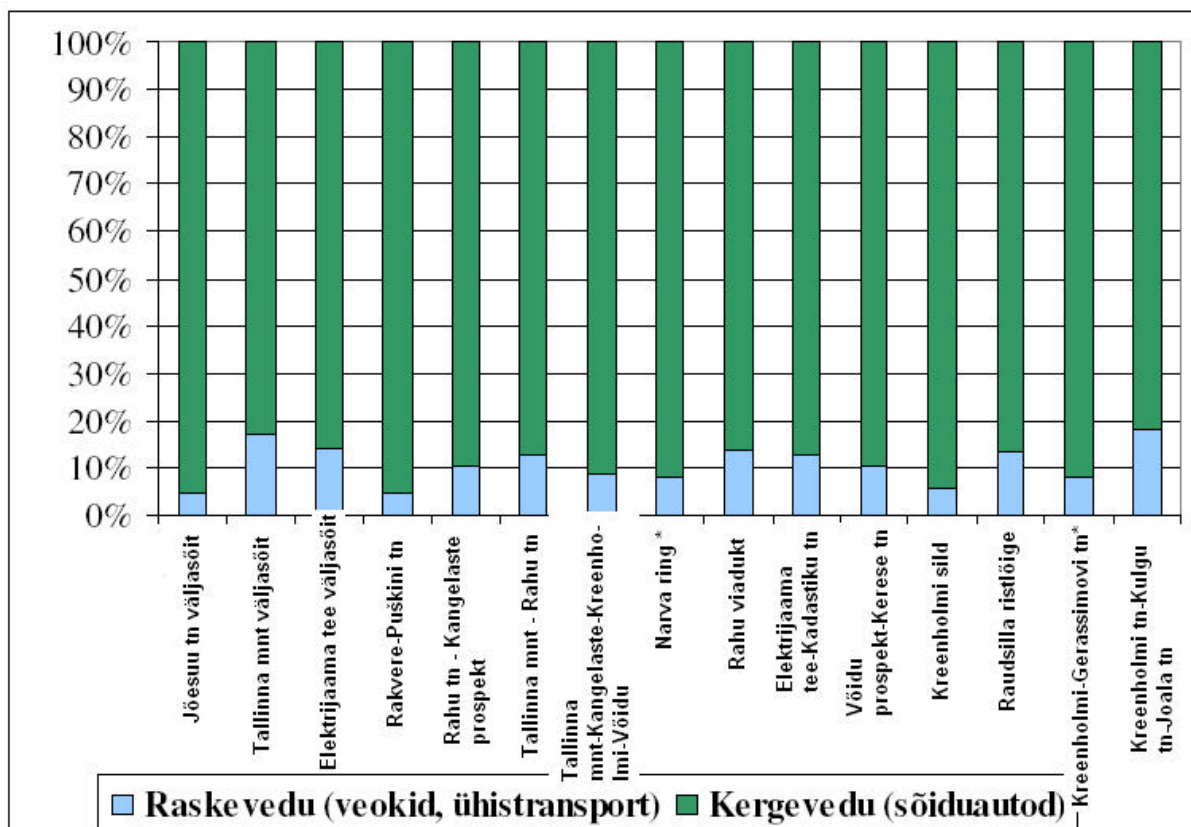
Hommikuse tiptunni ajal teostatud loenduse alusel on kõige suurema koormusega Narva ringtee (Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn – Peetri plats – Tuleviku tn ristmik), mida läbis tunni aja jooksul ühtekokku 1 732 sõidukit, millest sõiduautode osakaal oli 92% (1 596 sõiduautot) ja raskeveokite ja ühissõidukite osakaal kokku 8% (136 raskeveokit). Teine suure koormusega ristmik oli Tallinna mnt – Kangelaste tn – Kreenholmi tn – Võidu prospekti ristmik, mida läbis 1 536 sõidukit ning mille jagunemine sõiduautode ja raskeveokite ning ühissõidukite vahel oli sarnane eelpool kirjeldatuga (Joonis 8 ja Tabel 2).

Raskeveokite osakaal jäi kõikides loenduspunktides alla 20 %, olles piirkonniti siiski erinev. Väiksemate raskeveokite osakaaludega ristmikud on Rakvere tn – Puškini tn (raskeveo osakaal

4,9%), Jõesuu tn sissesõit (4,7%), Kreenholmi sild (5,7%). Suuremate raskeveokite osakaaludega ristmikud on Kreenholmi tn –Kulgu tn –Joala tn ristmik (17,9%) ja Tallinna mnt väljasõit (19,6%) (Joonis 8).



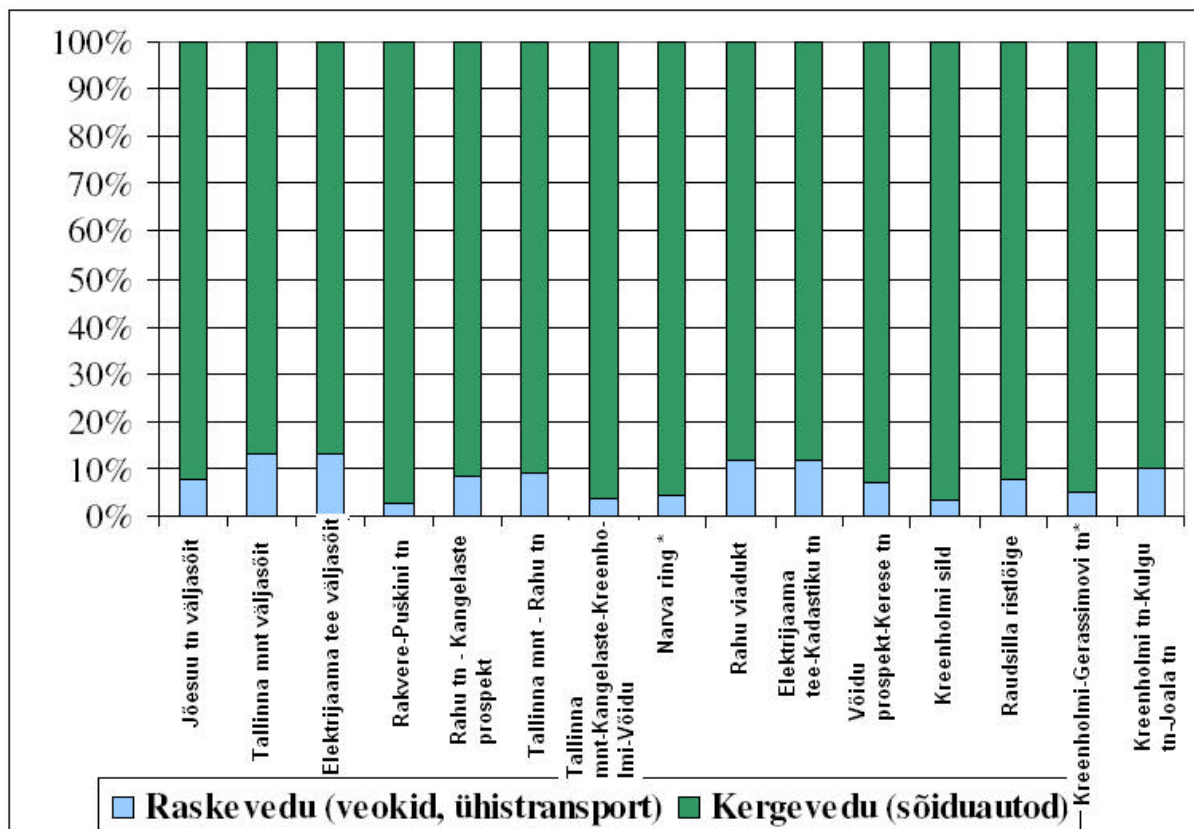
Joonis 7. Narva linna liikluse loenduspunktide asukohad.



Joonis 8. Raskeveokite ja sõiduautode suhe loenduspunktides hommikul tiptunnil 7.30-8.30 (*Narva ring tähistab Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn – Peetri platsi – Tuleviku tn ristmikku, Kreenholmi - Gerassimovi tn tähistab Kreenholmi tn – Gerassimovi tn – 26. Juuli tn ristmikku) (Miracon Grupp OÜ, 2006).

Lõunase loendusperioodi ajal, mil suurel osal Narva linnas töötavatest inimestest on lõunapaus, elavnes liiklus enam kesklinna piirkonnas, peamiselt Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn – Peetri platsi – Tuleviku tn ja Tallinna mnt – Kangelaste prospekti – Kreenholmi tn – Võidu prospekti ristmikel. Võrreldes hommikuse tiptunniga on esimesel ristmikul sõidukite arv kasvanud üle 60% (2 780 sõidukit), teise nimetatud ristmiku puhul on liiklusintensiivsus kasvanud 17% (1 801 sõidukit). Raskeveo osakaal on võrreldes hommikuse perioodiga madalam, jäädes vahemikku 3,8-13,9% (Tabel 2).

Õhtusel tiptunnil on anomaaliaid võrreldes hommikuse tiptunniga rohkem ning Narva linna eri osades on õhtuse tiptunni ajastus erinev. Kreenholmi tn – Kulgu tn – Joala tn, Elektrijaama tee – Kadastiku tn ristmikel ning Elektrijaama tee väljasõidul on õhtused liikluskoormused suurimad ajavahemikul 16.00-17.00. Rakvere tn – Puškini tn ristmikul ning Tallinna mnt – Kangelaste prospekti – Kreenholmi tn – Võidu prospekti ristmikul on liikluskoormus suurim ajavahemikul 17.00-18.00. Õhtuse tiptunni määratlus on siiski kokkuleppega paika pandud ning jääb vahemikku 16.30-17.30.



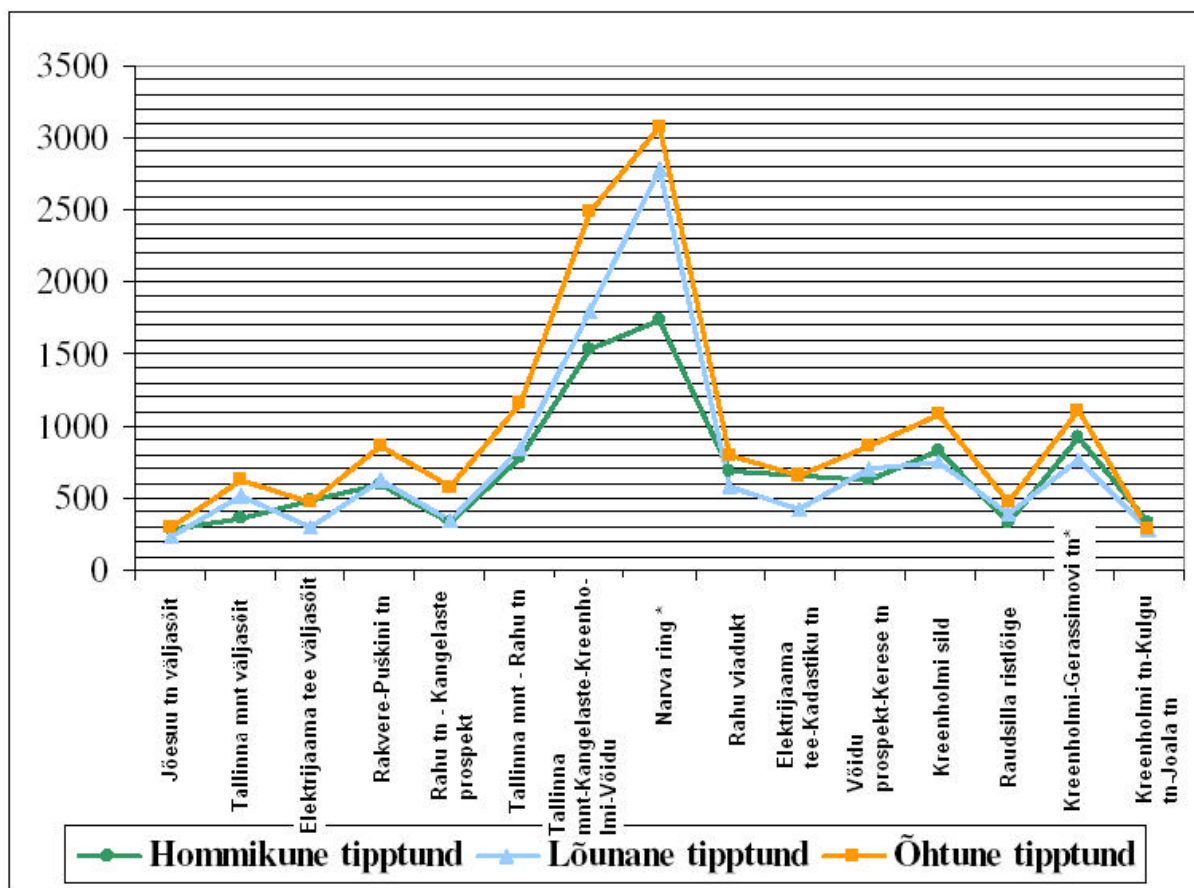
Joonis 9. Raskeveokite ja sõiduaudode suhe loenduspunktides õhtusel tiptunnil 16.30-17.30 (*Narva ring tähistab Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn – Peetri platsi – Tuleviku tn ristmikku, Kreenholmi - Gerassimovi tn tähistab Kreenholmi tn – Gerassimovi tn – 26. Juuli tn ristmikku) (Miracon Grupp OÜ, 2006).

Raskeveo osakaal jääb vahemikku 2,7-13,1% kogu liikluse osakaalust vaadeldud ristmikel. Väiksemate raskeveo osakaaludega ristmikeks on jällegi Rakvere tn – Puškini tn ristmik (2,7%), Tallinna mnt – Kangelaste prospekti – Kreenholmi tn – Võidu prospekti ristmik (3,6%) ning Kreenholmi sild (3,2%). Suuremate raskeveo osakaaludega ristmikud on taas Tallinna maantee väljasõit (13,1%) ning Elektrijaama tee väljasõit (13,1%) (Joonised 9 ja 12).

Tabel 2

Hommikuse, lõunase ja õhtuse tipptunni erinevused Narva linna ristmikel (Miracon Grupp OÜ, 2006).

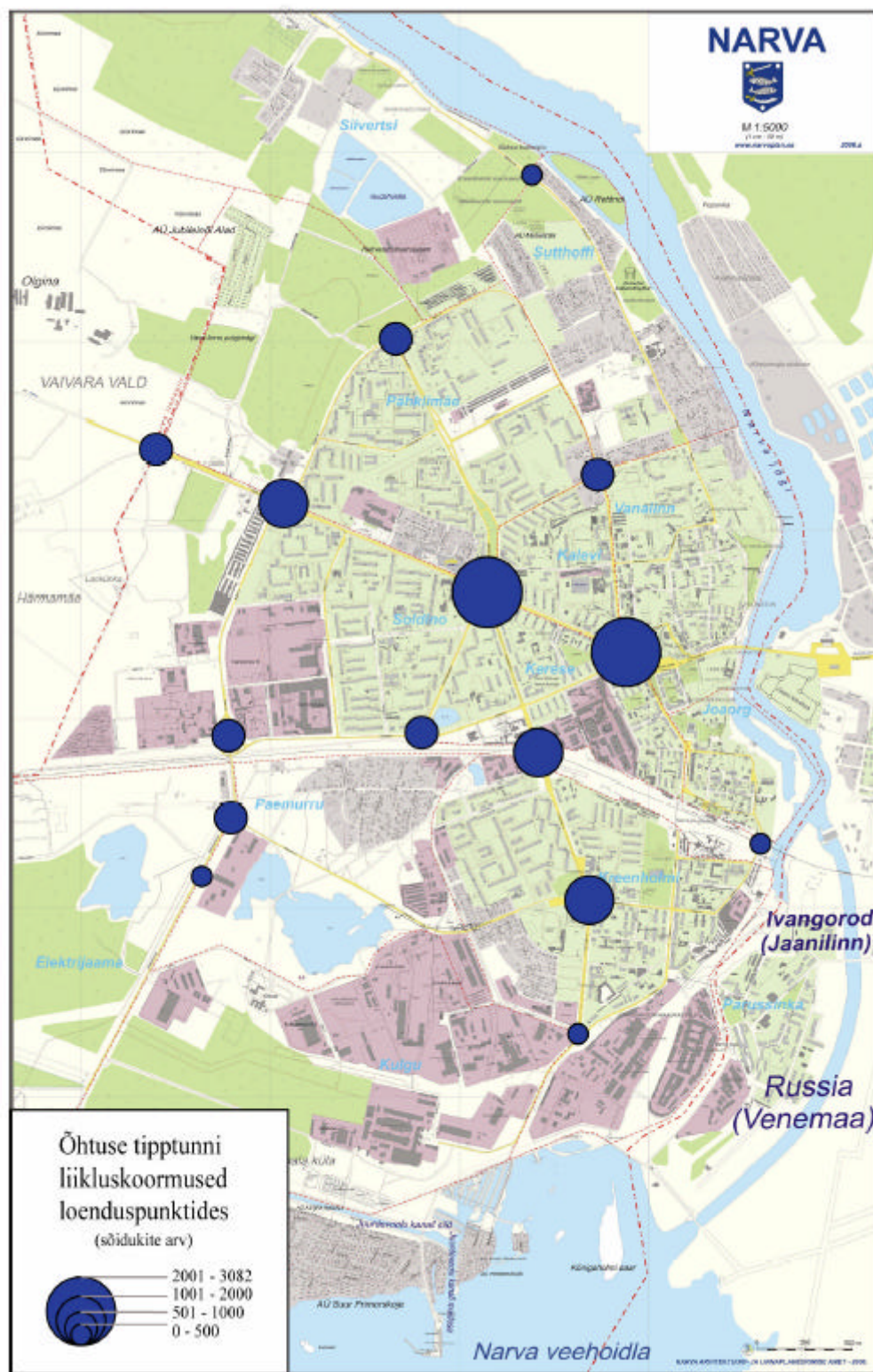
Ristmik	Sõidukite arv		
	Hommikune tipptund (7.00-8.45)	Lõunane tipptund (12.00-13.00)	Õhtune tipptund (16.00-18.30)
Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn – Peetri plats – Tuleviku tn	1 732	2 780	3 082
Tallinna mnt – Kangelaste prospekt – Kreenholmi tn – Võidu prospekt	1 536	1 801	2 492
Tallinna mnt – Rahu tn	789	850	1 156
Kreenholmi tn – Gerassimovi tn – 26. Juuli tn	922	773	1 114
Kreenholmi silla ristlõige	821	745	1 074
Rakvere tn – Puškini tn	587	625	861
Võidu prospekt – Kerese tn	627	698	856
Rahu tn – Kerese tn – Elektriijaama tee viadukti Rahu tn poolne ots (Rahu viadukt)	690	581	792
Elektriijaama tee – Kadastiku tn	651	427	650
Tallinna maantee väljasõit Narva linna piiril	366	511	619
Rahu tn – Kangelaste prospekt	326	337	572
Raudsilla tänava ristlõige	327	390	465
Elektriijaama tee väljasõit	478	303	472
Jõesuu tn väljasõit	276	234	296
Kreenholmi tn – Kulgu tn – Joala tn	324	280	288
KOKKU	10 452	11 335	14 789



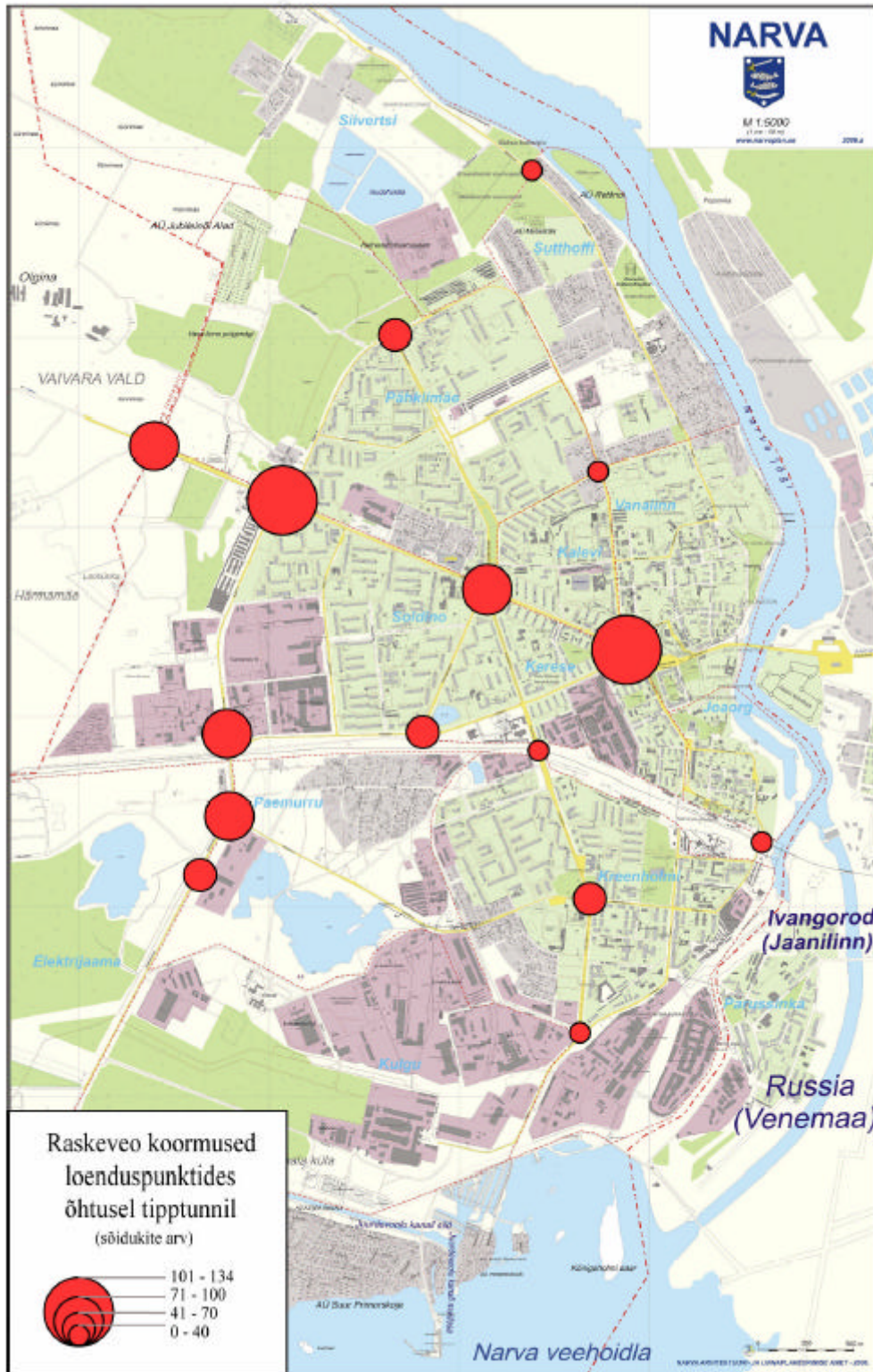
Joonis 10. Hommikuse, lõunase ja õhtuse tiptunni liikluskoormuste võrdlus loenduspunktes (Miracon Grupp OÜ, 2006).

Tabelis 2 ja joonisel 10 toodud hommikuse, lõunase ja õhtuse tiptunni võrdlusel selgub, et õhtusel tiptunnil on liiklusintensiivsus Narva linnas kõige suurem, hommikusel tiptunnil on liiklus seevastu kõige väiksem. Õhtusel tiptunnil liikus tänavatel pea poolteist korda rohkem (41,5%) sõidukeid võrreldes hommikuse tiptunniga. Õhtusel tiptunnil on 15 loendusega hõlmatud ristmikust kahes üle 2 000 sõiduki tunnis, viies ristmikus ulatub tiptunni liiklusintensiivsus üle 1 000 liiklusvahendi tunnis (Joonis 11). Märkimisväärsed on sõidukite arvude kasvud lõunasel ja õhtusel ajal kesklinna piirkonnas Tallinna maantee ääres. Lõunasel ja õhtusel ajal koondub suur osa liiklusest Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn – Peetri platsi – Tuleviku tn ning Tallinna mnt – Kangelaste prospekti – Kreenholmi tn – Võidu prospekti ristmikule, kus liiklusmahud võrreldes hommikuse tiptunniga kasvavad ligikaudu kahekordseteks. Hommikusel tiptunnil toimuvad peamised liikumised kodudest töökohtadesse, õppeasutustesse ning lasteaedadesse. Päeva jooksul toimuvad ühtlased liikumised, mis suures osas on koondunud kesklinna piirkonda (Tallinna mnt vahetusse lähedusse). Õhtusel tiptunnil, mis joonistub Narva linna eri piirkondades välja poole tunnise nihkega, toimuvad liikumised tööpiirkondadest tagasi elupiirkondadesse. Liiklust intensiivistavad kaubanduskeskuste külastused, mis reeglina toimuvad peale tööpäeva lõppu. Suuremad marketid koonduvad Tallinna mnt äärde, kus asuvad suured kaubanduskeskused: Astri kaubanduskeskus, FAMA kaubanduskeskus ning Narva Centrum. Lisaks kaubandusettevõtete külastustele toimuvad õhtused liikumised veel ka elurajoonide ning kultuuri- ja spordiasutuste vahel.

Statistikaametis on olemas andmed Narva piiripunkti läbivate sõidukite kohta ainult kuni 01.05.2004, kuna edaspidi ei ole Piirivalveamet enam fikseerinud Euroopa Liidu, Euroopa Majandusühenduse ning Šveitsi kodanike piiriületusi. Narva piiripunkti kaudu sisenevate sõidukite voog on ligilähedaselt sarnane Narva piiripunkti kaudu väljuvate sõidukite vooga ning läbiviidud uuring (2006) ei too eraldi välja sisenevate sõidukite arvu, sest hetkeolukorda kirjeldavad andmeid ei olnud toonase seisuga võimalik hankida. Rahu tänav 4a piiriparklas fikseeritakse kõik sõidukid, mis liiguvad piiriületusalale, st sõidukid, mis lahkuvad Eesti Vabariigist ning suunduvad Vene Föderatsiooni territooriumile. Rahu tänav 4a asuvas piiriparklas moodustatakse bussidest, veoautodest ja sõiduautodest eraldi järjekorrad ning kõigile liiklejatele jagatakse välja talongid, mis määravad piiriületusalale liikumise järjekorra. 2006. aastal oli piiri ületavate busside arv (Eesti Vabariigi territooriumilt lahkuval suunal) 2 337, sõiduautode arv 151 540 ning veokite arv 45 145. **See tähendab, et iga kuu lahkub läbi Narva piiripunkti Venemaa territooriumile keskel läbi 190 busi, 12 600 sõiduautot ja 3 700 veokit.**



Joonis 11. Õhtuse tipptunni liikluse üldkoormused loenduspunktides (Miracon Grupp OÜ, 2006).



Joonis 12. Õhtuse tippnünni raskeveo koormused loenduspunktides (Miracon Grupp OÜ, 2006).

Transpordimudeli koostamiseks on Stratum OÜ poolt koostatud töös “Narva teede ja tänavate arengukava. Liiklusprognoos. II osa” (2007) kasutatud TRIPS/CUBE programmpaketti.

Transpordimudeli alusmaterjaliks olid eelnevalt kirjeldatud liiklusloenduse tulemused.

2006. aasta liikluskoormus Narvas on modelleeritud öhtusele tipptunnile. Olemasolevas olukorras liigub öhtusel tipptunnil Narva linna modelleeritud tänavavõrgul **4 871 autot tunnis**. Modelleeritud tänavavõrgu pikkuseks on 105,4 km, summaarne läbisõit tipptunnil on kokku 13 187,2 km. Selle läbimiseks kulub kokku 19 282 min (321 h ja 22 min).

Modelleeritud tulemuste alusel on **öhtusel tipptunnil kõige koormatum Tallinna mnt – Võidu prospekt – Kangelaste prospekt – Kreenholmi tn ristmik**, mida läbib ühtekokku 1 964 sõidukit. Sõidukite liikluskoormus on suurim suunal Kreenholmi tn – Kangelaste prospekt (344 sõidukit tunnis) ning Narva mnt suunast kesklinna – Narva mnt suunas kesklinnast välja (317 sõidukit).

Järgmine suure koormusega ristmik on **Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn – Peetri platsi – Tuleviku tn ristmik**, mida läbib öhtusel tipptunnil kokku 1 477 sõidukit, seejuures on suurima koormusega suundadeks Peterburi mnt-lt suunale Tallinna mnt (254 sõidukit) ja vastupidi (244 sõidukit) ning Puškini tn suunal tänav algus suunale tänav lõpp (183 sõidukit) ning vastupidi (170 sõidukit).

Küllalt suure liikluskoormusega ristmikuks on lisaks **Kreenholmi tn – Kerese tn ristmik**, mis asub Narva linna lõunaosas põhja pool Tallinn-Narva raudteest. Sellel ristmikul on suurim liikluskoormus Kreenholmi tänaval lõikes üle Kerese tänav Tallinna maantee suunale (363 sõidukit tunnis). Ristmikku läbib öhtusel tipptunnil kokku 1 245 sõidukit.

Vaadates modelleeritud tänavavõrku tervikuna on **Tallinna maantee ristlõikes liiklus öhtusel tipptunnil kõige intensiivsem** (Joonised 13). Vahetult enne Kangelaste prospekti, Võidu prospekti ja Kreenholmi tänavaga ristumist Tallinna poolt tulles on liikluskoormus 1 292 sõidukit tunnis. Suure liikluskoormusega, kus liigub üle 600 sõiduki tunnis, paistavad silma lisaks Puškini tänav (Vaivara tänavaga ristumisest raudtee ääres) kuni Tallinna maanteeeni, Kerese tänav ja Peterburi maanteeaga ristumiseni, Kreenholmi tänav kogu ulatuses ning Kangelaste prospekt tänav algusest kuni korruselamuteni paremal pool tänavat enne Daumani tänavaga ristumist. Üsna suur on liiklusintensiivsusest Rahu tänaval, kus öhtusel tipptunnil liigub 256 kuni 647 sõidukit tunnis, 647 sõidukit liigub lühikeses lõigus Tallinna maanteeaga ristumisest Elektriijaama tee poole ca. 250 m ning on seotud korruselamute paiknemisega paremal pool (kesklinna pool) Rahu tänavat. Veel paistavad silma Elektriijaama tee (401-573 sõidukit), Kerese tänav (252 kuni 520 sõidukit tunnis), Raudtee tänav (416 sõidukit tunnis), Kalda tee Raudtee tänavaga ristumisest kuni Tallinn-Narva raudteeni (423 sõidukit tunnis), Raudsilla tänav Vaivara tänavaga ristumisest kuni Tallinn-Narva raudteeni ning Peterburi maantee (333-533 sõidukit tunnis) (Joonis 13).



Joonis 13. Liiklusmudel 2006 õhtune tipptund (Narva linna transpordi arengukava 2009-2015, 2008).

3.5 MAASTIK, GEOLOOGILINE EHITUS JA HÜDROGEOLOOGILISED TINGIMUSED

3.5.1 Maastik

Narva kuulub maastikuliselt Viru lavamaa, ka Kirde-Eesti lavamaa maastikurajooni koosseisu. Maastiku eripära on kujundanud rõhtkihilise paese aluspõhja maapinnalähedus ja lõhestatus tektoonilistest lõhedest, mandrijää valdavalt kulutav tegevus, Soome lahe kliimaatiline mõju ning inimtegevus. Viimasele on hoogustavaks eelduseks olnud eelkõige põlevkivi kasutuselevõtt. Põlevkivi kasutamise ja ümbertöötlemisega on oluliselt muudetud pinnamoodi, põhja- ning pinnavee liikumist, laiendatud asustust ja teedevõrku. Viru lavamaa idaosas Narva ja selle lähisala on omandanud tööstuslik-linliku maistu olemuse, rajatised ning maastikusilueti.

Narva linna edelaosa ilmestavad kaks 10,4 km² summaarse pindalaga Balti Elektriijaama tuhavälja ning nende settetiigid. Tuhavälja nr 2 lõunaosas asuva nn "Rohelise järve" pindala on 117 km². Tuhaväli nr 2 on olnud alates 1987. aastast reservis ja seda on kasutatud tuhavälja nr 1 settetiiki kogunenud üleliigse selitatud vee auramispinnana. 2001. aasta lõpus võttis Keskkonnaministeeriumi Ida-Virumaa keskkonnateenistus (praegune Keskkonnaameti Viru regioon) vastu otsuse sulgeda tuhaväli nr 2. 2008. aastal valmis Kobras AS poolt koostatud tuhavälja nr 2 sulgemisprojekt, praeguseks hetkeks on tuhaväli suletud ja kujundatud murukattega alaks. Narvast mõni kilomeeter edela pool asub Eesti Elektriijaama kateldest pärit tuhasta kuhjatud suur tuhaväli. Kirjeldatud tuhavälju võib nimetada pinnamoe uusmoodustisteks.

Viru lavamaa kirdepoolne ääreala Puhkovoalt Narva lähiseni on ligi 30 m kõrgune, kuid suuremas osas meresetete alla mattunud klint on nähtav vaid mõne meetri kõrguse järsakuna.



Foto 3. Hermanni kindlus (www.ut.ee/BGGM/valaste).

Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ (2003) on eristatud Narva linna territooriumil **Narva väärtuslik maastik** (registri nr 17). Tegemist on kultuurilis-ajaloolise maastikuga looduskaua Narva jõe kaldal. Jugade taandumisel on Narva jõel tekkinud ligi 3 km pikkune kanjonorg – Joaorg, mille pervel kõrguvad vastakuti Hermanni ja Ivangorodi kindlus. Hermanni kindlus on Narva väärtusliku maastiku tuumaks ning kujutab endast kompleksi, mis koosneb keskaegsest

Liiviordu lossist ja linna kaitsevööndist. Narva linnuse rajasid oma valitsusajal, 13. sajandi 70.aastatel taanlased.

Linnuse pindalaks on 3,2 hektarit ja linnuse kohal kõrgub võimas 51 meetri kõrgune Pikk Hermanni torn. Pikk Hermanni linnuse peatorn on ühtlasi ka Narva linna sümboliks. Praeguseks ajaks ei ole Eestis säilinud ühtki teist nii mitmekülgset sõjalisajaloolist ehitist. Koos Ivangorodi kindlusega moodustab Narva kindlus üldeuroopaliku tähtsusega ajaloolis-arhitektuurilise ansambli. Koos pargi, sisehoovi ja kaitseehitistega moodustab kindlus maastikulise terviku. Kindluse müüridelt avaneb vaade Narva jõe ja Jaanilinna kindlusele.

Narva jugade alale tekkis 19. saj teisel poolel kuulus Kreenholmi Manufaktuur - üks tolleaegseid Euroopa suurimaid tekstiilitööstusi. Manufaktuur kasutas odavat langeva vee energiat ja oma aja kõige edumeelsemat tehnoloogiat. Ettevõtte toodang pälvis 1900. a Pariisi maailmanäitusel peaauhinna. Kreenholmi manufaktuur loodi kui terviklik linnak, mis koosnes lisaks tootmishoonetele ka administratiiv-, elu- ja ühiskondlike hoonete kompleksist. Ajaloolise ja arhitektuurilise mälestusmärgina suurtööstuse tekkimise ajaloost on Kreenholm unikaalne Eestis ja olulise tähtsusega ka kogu Põhja-Euroopas. Kompaktne arhitektuuriansambel säilis sõjas suhteliselt hästi ja moodustab ühtse terviku nii materjali (punane tellis) kui ka stiili poolest. Omanäoliseks maastikku kujundavaks elemendiks on ka töölikasarmud Kreenholmi saarel.



Foto 4. Kreenholmi manufaktuur.

Kahjuks on kunagisest baroksest Narvast säilinud (taastatud) vaid kaks maja kesklinnas ning raekojahoone. Üks majadest asub aadressil Koidula tänav 6. Barokk-Narva uhkeid hooneid silmas pidades on tegemist tagasihoidliku keskklassi elamuga. Hoones asus 19. sajandi lõpust kuni 1970. aastateni trükikoda. Maja restaureeritud 1982. aastal, seal asus Vanalinna hotell, kuid praegu seisab maja tühjana. Samas kvartalis asub ka teine samast ajast säilinud hoone – aadressil Koidula tänav 3a. Tõenäoliselt ehitati maja 17. sajandi II poolel kooliks sakslastest linnakodanike lastele. Alates 18. sajandist kasutati hoonet elamuna. Hoone renoveerimisel 1970. aastatel püüti taastada selle 17. sajandi ilme. Täna asub hoones Narva prokuratuur.

Kauniks kohaks on linnas ka Põhjasõja-aegsetel kindlustustel paiknev park – Pimeaed, mis on rajatud Victoria ja Pax bastionitele. Park jaguneb kaheks mõtteliseks osaks, bastionil Pax asub nn Väike Pimeaed ja Victoria bastionil lihtsalt Pimeaed. Kõrgelt kaldarinnatiselt avaneb vaade Narva jõe, piirisillale ja Jaanilinnale. Narva Pimeaed kuulub kaitstavate alade hulka.

Narva on kuulus oma bastionite poolest, mis kujutasid endast kaitseehitisi võõrvägede vastu kaitseks, esimesed bastionid ehitati juba 16. sajandi teisel poolel. Tänapäevani on bastionidest paremini säilinud just

jõepoolses küljes asuvad bastionid Pax (tegelikult siis Wrangel), Victoria ja Honor, lisaks Vestervalli tänava lõpuosas asuv Gloria bastion, linnuse edelanurka jääv Fortuna bastion ning Peetri platsi lähedusse jääv Triumph'i bastioni lõunapoolne sein.

Kuna Narva linn on läbi aegade olnud lahingute tallermaaks ning ka töölisliikumise keskuseks, siis on siia püstitatud suur hulk erinevaid mälestusmärke. Näiteks Põhjasõja ohvreid tähistavad nn "Rootsi lõvi" ja mälestusrist Vene kaardiväelastele. Omapärane kalmistute piirkond asub Narva põhjapiiril. Siin on kõrvuti vanade, viimases sõjas tublisti kannatada saanud Narva kalmistutega Saksa armee hukkunute matmispaik ning Vabadussõjas langenute rahula.

Holotseeni alguses laugveerulistest paepõhjalistes jääkulutusnõgudes olnud madalaveelistest järvedest on saanud alguse kõik lavamaa suuremad sood. Narva edelaosas tuhamägede lõunaosas paikneb näiteks Kõrgesoo.

3.5.2 Geoloogiline ehitus

Narva linn paikneb Viru (Kirde-Eesti) lavamaa maastikurajoonis. Lavamaa hõlmab Kirde-Eesti klindist lõuna poole kuni Alutaguse madalikuni (jääb Narva veehoidlast ida ja lõuna suunas) ulatuva lubjakivi platoo ning jääb Kõrvemaa ja Narva jõe vahelisele alale. Lavamaa, mille reljeef on rahulik ja keskmine absoluutne kõrgus 40-60 m üle merepinna on kõrgem lääneosas ja madaldub ida suunas. Narva linna reljeefi peamisteks kujundajateks on Narva jõe org, klint ning inimtekkelised pinnavormid. Klindist lõuna poole jääv linna osa paikneb suhteliselt õhukese pinnakattega alvaril. Maastiku eripära tuleneb rõhtkihilise paese aluspõhja maapinnalähedusest ja lõhestatusest tektooniliste lõhedega, seda on kujundanud mandrijää kulutav tegevus ning inimtegevus.

Narva linna territooriumi aluspõhja moodustavad Vendi, Alam-Kambriumi, Alam- ja Kesk-Ordoviitsiumi kivimid (kogupaksusega üle 200 m), mis lasuvad kristalsel aluskorral. Kambriumi ladestu kivimid Narva linna piires ei paljandu. Ainult Tiskre kihistu liivakivi esineb üksikutes paljandites Narva jõe järsakulistel nõlvade või siis linnast põhjapool Narva jõe ürgorus. Ordoviitsiumi ladestu kivimid paljanduvad Narva jõe järskudel nõlvadel ja linna lõunapoolsel territooriumil, asudes siin õhukese moreenikihi all. Kohati, eriti südalinna, katab neid ainult mullakiht või teisaldatud täitepinnas. Alam-Ordoviitsiumi ladestik on esindatud oobulusliivakivi, glaukoniitliivakivi ja diktüoneemaargilliidiga ja ladestu kivimid paljanduvad Narva jõe ürgoru parem- ja vasakkaldal. Kesk-Ordoviitsiumi Volhovi lademe lubjakivid (kohati dolomiidistunud glaukoniitlubjakivi või mergliline lubjakivi) ning Kunda lademe lubjakivid (dolomiitsed ja merglilised lubjakivid) paljanduvad samuti Narva jõeoru kallastel ning Kunda lademe kivimid ka Narva vanas paemurrus. Lademe paksus on kuni 5 m. Kõige laialdasemalt on Narva linna territooriumil esindatud Kesk-Ordoviitsiumi ladestiku Aseri ja Lasnamäe lademe lubjakivid. Nad moodustavad aluspõhja ülemise kihi ja paljanduvad hästi Narva jõe kanjoni järskudel nõlvadel ning paljudes süvendites, vanades kivimurdudes ja paiguti ka linna territooriumil. Aseri lade koosneb paksukihilistest dolomiitsetest hallikasroheka, hallika ja punaka värvusega lubjakividest. Lademe paksus on 3,0...3,5 m. Aseri lademe lubjakivide lasumiks on Lasnamäe lademe paksukihiline, hallikas kuni violetne ja õhukesi merglikihte sisaldav lubjakivi paksusega ca. 2 meetrit. Linnast lõunas

Narva veehoidla juures levivad Uhaku lademe õhukesekihilised muguljad merglilised lubjakivid. Ordoviitsiumi kivimite lasuvuse kallakusnurk on 2...3° lõunasse ning nende langus on 1,5...2,0 m 1 km kohta. Valdavalt on aluspõhjakevite kompleks nõrgalt dislotseeritud tektoonilistest protsessidest.

Pinnakatte moodustavad Kvaternaarisetted lasuvad aluspõhjal kogu linna maa-alal pideva ja ebaühtlase paksusega kihina. Kesklinna piirkonnas on Kvaternaarisetete paksus väike, olles 0,2...2,0 m piires (tehnogeenseid setteid paiguti enam), lõuna suunas pinnakatte paksus suureneb kuni 4...5 meetrini ning linna põhjaosas, klindi astangu piirist põhja pool suureneb järsult lasumi paksus, ulatudes kuni 35 m-ni. Valdavad glatsiogeensed (põhi- ja lokaalmoreen, savikas ja rähkne) ja jääjärve setted (tolmliiv, saviliiv, liivsavi, ka savi ja viirsavi), viimased moodustavad Kreenholmi Manufaktuuri ja Balti SEJ vahelisel alal pinnakatte ülemise osa ning esinevad linna põhjaosas klindi astangu all. Moreenkate haarab suurema osa Narva linna territooriumist ja kesklinna piirkonnas ning ka raudteest lõuna pool on selle lasundi paksus väike, kuni 2 m, moreenkihi paksus suureneb linna lõunaosas kuni 5 meetrini. Alluviaalseid setteid leidub piiratult Narva jõe orus (Joala ja Kalda tänavatest ida pool; valdavalt liiv). Pinnakatte ülemise osa pea igal pool linnas moodustavad tehnogeensed setted (kesklinnas täitepinnase näol paiguti kuni 4 m) ning linnas ja sellega vahetult piirneva alal esinevates nõgudes ka soosetted. Linna lõunapoolsel territooriumil, selle soostunud lõunaosas võib moreenilohkudes täitepinnase all leiduda ca. 0,3 m paksuselt järveliiva ja sellel tihenenud ja hästilagunenud turvast kuni 0,7 m kihina. Narva linnast ca. 6 km edelas asub Kõrgsoo.

3.5.3 Hüdrokeoloogilised tingimused

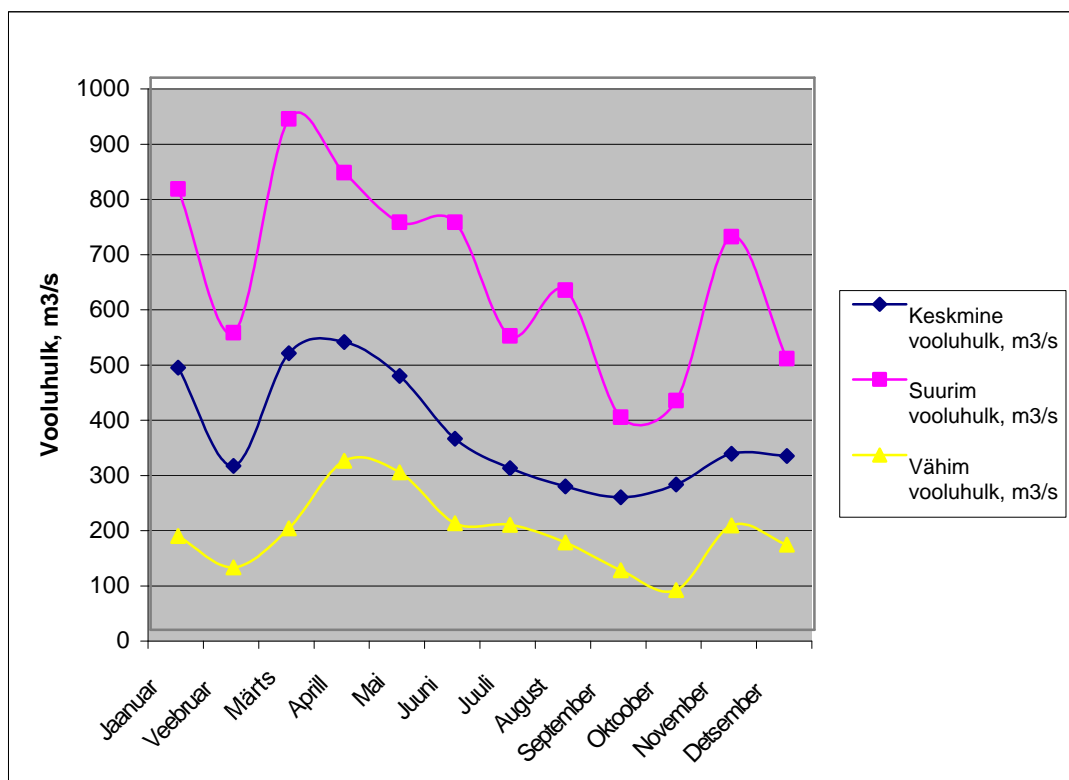
Narva linna territooriumil levivad lõheliste ja karstunud kivimitega seotud Ordoviitsiumi, Ordoviitsiumi-Kambriumi ja Kambrium-Vendi põhjaveekihid. Kambrium-Vendi põhjaveekogumi jaotab Kotlini savi kaheks: Voronka ja Gdovi põhjaveekihiks. Kambrium-Vendi põhjaveekihtides on täheldatud kloriidide sisalduse ja mineraalsuse suurenemist sügavuse suunas. Lasuvate kihtide põhjaveest eraldavad teda Alam-Kambriumi Lontova kihistu savid. Ordoviitsium-Kambriumi vettkandva kihi paksus on 25-30 m ning ülemiseks veepidemeks on glaukoniitsed savikad liivakivid ja lubjakivid. Põhjaveekihi vesi vastab enamasti joogivee nõuetele, mittevastavust esineb paiguti rauasisalduse osas. Ülemiseks põhjaveekihiks on Ordoviitsiumi lubjakivide vettkandev horisont, mis toitub peamiselt sademete veest ning Narva jõe kanjoni nõlvadel paljanduvates Lasnamäe lademe lubjakivides võib veekiht välja kiilduda allikatena. Ülemise põhjaveekihi taset ja režiimi mõjutavad Narva jõgi ja sesoonne sademete hulk, põhjavee tase alaneb jõe suunas (kalda suunas järsult). Savika moreenpinnase küllaltki halbade filtratsiooniomaduste tõttu võib liigveeperioodidel esineda moreenkihi ülemises osas ülavett. Narva linna territoorium jääb nõrgalt kaitstud (linna põhjaosa) kuni kaitsmata (lõunaosa) põhjavee alale õhukese pinnakatte tõttu, põhjavee reostuse ohtu leevendavad savikad Kvaternaarisetted. Narva linn ühisveevarustuses kasutatakse Narva jõe Mustjõe lähedal asuvat veehaarde vett.

3.6 HÜDROLOOGILISED TINGIMUSED

Narva linna suurimaks ja olulisimaks veekoguks on **Narva jõgi** (kood riigi veekatastris 106220). Narva asub Narva jõe alamjooksul. Narva jõgi suubub 8 km kaugusel linna põhjapiirist Narva-Jõesuus

Soome lahte. Narva jõe kogupikkus on 77 km, jõe valgala 56 200 km² (sellest 1/3 Eestis), keskmine laius on 300 meetrit ja sügavus 4-6 meetrit. Narva linnas voolab jõgi ca. 10 km ulatuses. Veerohkuselt on Narva jõgi Neeva järel teine Soome lahte suubuv jõgi ning ühtlasi Eesti veerohkeim jõgi. Jõe keskmine vooluhulk on Viru alamvesikonna veemajandusava (2006) kohaselt umbes 390-410 m³/s, mis suurvee ajal kasvab kuni viis korda. Narva linna kohal jaotab Kreenholmi saar (Roheline saar) jõe kaheks. Narva jõe vett kasutatakse elektrienergia ja joogivee tootmiseks ja soojuselektrijaamade jahutusveeks.

Narva jõel teostatakse riikliku keskkonnaseireprogrammi alusel regulaarset riiklikku keskkonnaseiret. Narva jõe suudmest 14,6 km kaugusel paikneb **Narva linna hüdroloogiaseirejaam** (koordinaadid X=6590250; Y=738936) (Joonis 16), mis asub Narva sadamas Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi alal 14,6 km kaugusel Narva jõe suudmest. Mõõdetavateks ja vaadeldavateks elementideks Narva linna hüdroloogijaamas on veetase, veetemperatuur, veetaimestiku kirjeldus, jääolude vaatlused, jää ja lobjaka paksus, vooluhulk ning jõe ristprofiil.



Joonis 14. Narva jõe keskmiste, suurimate ja vähimate vooluhulkade graafik 2007. a kuude lõikes (Riiklik keskkonnaseire programm, siseveekogude seire, allprogramm: hüdroloogiline seire, 2007) Narva Hüdromeetriaajaama andmetel.

Riikliku keskkonnaseire alusel teostatakse Narva jõel ka hüdrokeemilist seiret. 7 km Narva jõe suudmest paikneb **hüdrokeemilise seire jaam** (koordinaadid X=6594413; Y=734564), kus kord kuus mõõdetakse jõevee temperatuuri, elektrijuhtivust, värvust ning heljumi, hapniku, BHT₇, PHT, NH₃, NH₄⁺, PO₄³⁻, N_{üld}, P_{üld}, NO₂, NO₃⁻, SO₄²⁻, TOC (summaarne süsinik), Cu²⁺, Cd²⁺, Pb⁴⁺, Zn²⁺, Hg²⁺, Mn²⁺,

Cr⁺, Ni²⁺, ühealuseliste ja kahealuseliste fenoolide, naftaproduktide ning klorofüllü kontsentratsiooni vees.

Viru alamvesikonna veemajanduskava (2006) kohaselt on Narva jõevee keemiline seisund hea, paisude tõttu kuulub aga tugevasti muudetud veekogude hulka.

Narva jõgi kuulub **Veeseaduse** (RT I 1994, 40, 655), vastu võetud 11.05.1994, § 5 (2) kohaselt riigi omandis olevate laevatatavate veekogude hulka. Jõgi on Narva linnani laevatatav ühelt poolt suudmest alates, teiselt poolt Peipsi järvest allavoolu. Vahepeal laevatee aga puudub, sest Narva linna kohal laskub jõgi joaastangu kohal rohkem kui 20 m.

Veeseaduse § 24 (7) kohaselt on kõik Eesti veekogud reostustundlikud heitveesuublad. **Seega nii Narva jõgi kui Narva veehoidla (kood riigi veekatastris 201541) kuuluvad reostustundlike heitveesuublate hulka.**

Vastavalt keskkonnaministri määrusele nr 58, 09.10.2002 “**Lõheliste ja karpkalalaste elupaikadena kaitstavate veekogude nimekiri ning nende veekogude vee kvaliteedi- ja seireõuded ning lõheliste ja karpkalalaste riikliku keskkonnaseire jaamad**” (RTL 2002, 118, 1714) on Narva jõgi lõheliste ja karpkalalaste elupaigana kaitstav veekogu. Määrusega on määratud lõheliste ja karpkalalaste elupaikadena kaitstavate veekogude vee kvaliteedi ja seireõuded.

Vastavalt keskkonnaministri määrusele nr 73, 15.06.2004 “**Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu**” (RTL 2004, 87, 1362) on Narva jõgi kantud Karoli oja suudmest Gorodenka oja suudmeni ja Narva veehoidla paisust suubumiseni Narva lahte lõhede kudemis- ja elupaikade nimistusse.

Narva jõgi kuulub koos vanajõgedega Vasknarvast Karoli vanajõe suudmeni keskkonnaministri määruse nr 58, 28.05.2004 “**Suurte üleujutusalaadega siseveekogude nimistu ja nendel siseveekogudel kõrgveepiiri määramise kord**” (RTL 2004, 72, 1192) alusel suurte üleujutusalaadega siseveekogude hulka.

Vabariigi Valitsuse määruse nr 210, 03.06.2004 “**Vesikondade ja alamvesikondade nimetamine**” (RT I 2004, 48, 339) kohaselt jääb Narva jõgi Ida-Eesti vesikonna Viru alamvesikonda.

Narva linna heitveepuhastusjaamast kirde pool Narva jõel on vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 93, 05.05.2005 “**Hoiualade kaitse alla võtmine Ida-Viru maakonnas**” (RT I 2005, 25, 195) moodustatud Narva jõe alamjooksu hoiuala. Hoiuala kaitse eesmärk on EÜ nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisas nimetatud elupaigatüübi – jõgede ja ojade (3260)¹ kaitse ning II lisas nimetatud liikide – hariliku võldase, tõugja, hingi, vingerja, merisuti, jõesilmu, vinträime ja lõhe elupaikade kaitse.

Kuni 1955. aastani oli Narva jõgi tuntud oma suurejoonelise joa poolest, pärast Narva veehoidla paisu ja hüdroelektrijaama valmimist Venemaa poolel jäi jõe säng joa kohal kuivaks.

¹ Kaitstava elupaigatüübi koodinumber vastavalt EÜ nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisale

Läänepoolne ehk Kreenholmi joaastang jääb Eesti territooriumile, kohta, kus 750 m pikkune ja 250 m laiune Kreenholmi saar jõe kaheks jagab; idapoolse, Joala astangu keskelt läheb riigipiir (kontrolljoon). Narva veehoidla rajati 1955. aastal Narva Hüdrolektrijaama tarbeks. Selle eesmärgiks on reguleerida ööpäevast äravoolu. Veehoidla rajamisega ujutati üle peamiselt metsastunud ja võsastunud alad. Narva veehoidlasse suubuvad Narva (toob 85% veest), Pljussa, Peda ja Mustajõgi. Peale veehoidla rajamist ehitati selle äärde Balti Soojuselektrijaam ja Eesti Soojuselektrijaam. Veehoidla varustab mõlemat soojuselektrijaama jahutusveega mööda neisse suunduvate kanalitega, vesi juhitakse veehoidlasse tagasi soojavee kanali kaudu.

Narva veehoidla pais ehitati 18,2 km kaugusele Narva jõe suudmest. Esimest korda saavutas Narva veehoidla normaalpaisutustaseme 25 m üle merepinna 1956. aastal. Sellega ujutati üle põhiliselt sood ja liigniisked alad, veehoidla alla jäid ka Narva, Pljussa ja Kulgu jõgede sängid. Veehoidla pindala on ligikaudu 200 km², sellest Eesti poole peal paikneb ca. 40 km². Veehoidla maht on 365 miljonit m³ ja valgala 54 350 km². Veehoidlat ümbritsevad Mustajõe ja Pljussa jõesängidesse tekkinud kitsad ja pikad lahed. Narva veehoidla normaalpaisutustase on 25 m üle merepinna, veetaseme kõikumised on jäänud 1,2 m piiridesse. Ööpäevast veetaseme käiku iseloomustavad hüppelised kõikumised sõltuvalt Narva Hüdrolektrijaama töörežiimist. Veehoidla maksimaalne sügavus on 15 m, keskmine sügavus 1,8 m. Veehoidla on tugeva läbivooluga: vesi vahetub siin aastas 34-35 korda, kuid leidub ka aeglasema veevahetusega ja isegi peaaegu seisva veega alasid.

Tüübilt kuulub Narva veehoidla kihistumata segatoiteliste järvede hulka, mille režiim püsib rahuldavana vaid tänu tugevale läbivoolule.

30.06.1994 vastu võetud **Riigipiiri seaduse** (RT I 1994, 54, 902) § 18¹ reguleerib piirangud isikute liikumisele ja viibimisele piirilähedasel alal:

(2) Viibimine Narva jõe kuivsängis alates veehoidla tammist kuni raudteesillani on keelatud. Viibimine Narva jõel ja Narva veehoidlal ajavahemikus pool tundi pärast päikese loojumist kuni pool tundi enne päikese tõusu on piirivalve loata keelatud.

(3) Narva jões ja Narva veehoidlas asuvatele saartele minek ja seal viibimine on lubatud ainult kooskõlastatult piirivalvega.

(4) Ujuvvahendi ja transpordivahendiga Narva jõele, Narva veehoidlale, Lämmi- ja Pihkva järvele või nende jääle minek ning sealt tagasitulek tuleb registreerida lähimas piirivalve allüksuses. Ujuvvahendi ja transpordivahendiga Peipsi järvele või selle jääle minek kaugemale kui üks kilomeeter kaldast ning sealt tagasitulek tuleb registreerida lähimas piirivalve allüksuses.

Narva territooriumi lõunaosas paiknevad lisaks:

- Kadastiku järv (kood riigi veekatastris VEE2015420, pindala 21,1 ha);
- Väike-Kadastiku järv (kood riigi veekatastris VEE2015430, pindala 29,4 ha);
- Kulgu jõgi (kood riigi veekatastris VEE1065200, pikkus 14,2 km, valgala 54,1 km²);

- Linna lääneosas Olgina linnaosaga piirnev Soldina peakraav, mis suubub Tõrva jõkke (kood riigi veekatastris VEE1065800, pikkus 8,7 km, valgala 8,8 km²);
- Mõned väiksemad tiigid.

3.7 HALJASTUS JA LOOMASTIK, KAITSTAVAD LIIGID

Haljastus. Narva linnale on koostatud haljastuse arengukava aastateks 2009-2014 (2008). Selle kohaselt paikneb Narvas kaks diametraalselt erinevate omadustega kasvukeskkonda haljastusele: aluselised paepealsed ja happelise keskkonnaga klindialused.

Linna suuremad rohealad paiknevad tiheasustuse äärealadel: lõuna-edelaosas Paemurru ja Elektriijaama linnaosades ning heitveepuhastusjaamast lääne ja loode pool asuv metsamassiiv.

Avalike puhkealadena on olulisemad rohelised alad jõe kaldal raudteesillast jõesadamani, vanalinna bastionite vöönd, Pimeaia park, Võidu park ning mitmed väiksemad pargid, skväärid ja haljasalad linna hoonestatud osas, ka rohked hoonete ümbruse kõrghaljastusega õuealad. Kahjuks on piiritoimingute tõttu avalikust kasutusest väljas kesklinnas olev jõeäärse roheala lõik silla ümbruses ja Hermanni kindlusemüüri äärne jõekallas.

Haljasalade ja parkide olemasolu ning nende seisundit on kahtlemata mõjutanud eri asjatud ja stiilid. Kaudselt võib neid jagada neljaks: keskaegne kindluslinn, Narva kui barokklinn, tööstuslinn 19. sajandi II poolel ja 20. sajandi I poolel ning neljandaks pärast 1940. aastat ehitatud sotsialistlik linn. Viimast võib veel jagada nii stalinlikuks pseudoklassitsistlikuks, kui ka sellele järgnenud 1960-80. aastate vabaplaneeringuliseks linnaks.

Peamiseks probleemiks senises haljasalade arendamises on alafinantseerimine, mis võimaldab teostada vaid hädavajalikke hooldustöid. Elanikkonna hinnangul on peamisteks probleemideks turvalisuse puudumine ja haljasalade kasutusvõimaluste vähesus (tugiteenuste puudumine ning mängu- ja spordivahendite nappus).

Narva linna tänavahaljastus on enamuses heas korras. Kuna umbes 70% tänavavõrgust moodustavad alled ja puiesteed, on linna tänavaruum muljetavaldav. Ka siin on eristatavad eri aegadel eri stiilides käsitletavad linnatänavad. Kõige tüüpilisem näide Stalini ajast on Puškini skväär ja samanimeline alleetänav. 1960-80. aastate linnatänavad kannavad toonaseid norme iseloomustavaid jooni nii oma laiuse kui haljastatuse seisukohalt. Siit võib leida ülelinnalise tähtsusega magistraaltänavaid (nt Kangelaste prospekt ja Kreenholmi tänavad), aga ka eri kategooriates väiksemaid linnatänavaid ja nende kogujateid. Valdavas osas on alleede haljastus rahuldavas kuni heas seisundis.

Narva linna kalmistud paiknevad linna põhjaosas. Põhjapoolsem neist on Siiverti linnaosas heitveepuhastusjaamast ca. 700 m kaugusel kirdes paiknev Peetri koguduse surnuaed, millega külgneb Garnisoni kalmistu, kus ristid on küll murtud ja hävitatud, kuid kalmukünkad hauakivide rauast ristide kinnituskohtadega on neil kenasti säilinud. Samal teepoolel linnale mõnevõrra lähemal asub

suur kalmistute kompleks, mis on olnud jaotatud eri koguduste vahel - Aleksandri koguduse surnuaed, Kreenholmi surnuaed, endine vene sõjaväelaste surnuaed, linna surnuaed, Peetri koguduse surnuaed, Kristuse Ülestõusmise kiriku surnuaed, soome koguduse surnuaed. Linnast väljuval suunal kalmistukompleksist linna pool mõnevõrra teest eemalduvana on näidatud babtisti, juudi ja muhameedlaste surnuaiad ning ka loomade surnuaed. Aeg on Narva kalmistutele toonud lisa Saksa sõdurite ja sõjavangide surnuaia näol ja mis kannab praegu ametlikku nime Sutthofi park. Pargi võiks täpsuse huvides nimetada kalmistupargiks.

Vanadel kalmistutel leidub hulgaliselt kultuuriväärtusi: väärtuslikke kinnis- ja vallasmälestisi, dekoratiivhaljastust ja kindlasti ka oma ajastuid peegeldavaid ning eri religioonide tavasid järgivaid aiakunsti objekte, mis vajavad arvelevõtmist ja säilitusrežiimide kirjeldamist/kehtestamist (Narva linna haljastuse arengukava 2009-2014, 2008).

Narva linn on puhkealana kasutatavate metsade poolest suhteliselt vaeses seisus võrreldes nii mõnegi teise Eesti linnaga. Linnaelanikele olulisematest metsa-aladest paikneb üks Pähklimäe linnaosa vahetus läheduses (linnaosast läänes), teine piki Narva-Jõesuusse viivat teed Siiverti linnaosas ja kolmas metsaala Kadastiku ja Väike-Kadastiku järve ümbruses. Suuremad metsaalad paiknevad veel tuhamägede ümbruses (Kõrgesoo ja Narva veehoidla ümbruses) ja lisaks sellele on väiksemaid metsalisi alasid Kulgu ja Soldino piirkonnas. Enamasti on tegemist peamiselt lehtpuudest (lepp, haab, kask) koosnevate lodumetsadega. Metsaalune kannatab kevadeti ja sügise liigvee all, mille põhjuseks on jõe lähedus ning metsa ja jõe vahel kulgev vete vaba liikumist takistav tee muldkeha. Samas on sellised lehtpuuliikidega salumetsad tihti väga liigirikka elustikuga ja see suureneb sedavõrd, mida vanemaks puistu saab. Siin tuleks koos keskkonnaspetsialistidega pöörata tähelepanu bioloogilise mitmekesisuse säilitamise ja suurendamise tingimuste kirjeldamisele/väljatöötamisele (Narva linna haljastuse arengukava 2009-2014, 2008).

Pähklimäel kasutatakse vaid metsa läbivat teed, kus armastatakse jalutada ja jalgrattaga sõita. Eriti intensiivselt leiab see tee kasutust kergliiklusteena suvisel ajal, kuna otseteel Narvast Narva-Jõesuusse on intensiivne autoliiklus.

Elamualadel on tegemist valdavalt elurajooni sisese haljastusega, mida leidub rohkem Pähklimäe ja Kreenholmi linnaosades.

Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu **“Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”** (2003) järgi on Narva territooriumil kavandatud perspektiivne kaitsemets, mis jääb linna Sutthoffi ja Pähklimäe linnaosadesse heitveepuhastusjaama ümbrusesse, Vanalinna, Joaoru ja Kreenholmi linnaosadesse jõe äärde, suurima territooriumina nähakse ette kaitsemets linna edelaosas Elektriijaama linnaosa kirdeosas, Paemurru ja Veekulgu linnaosades. Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt on Kulgu linnaosa ca. 90% ulatuses ette nähtud tootmisaluse maana, mis tekitab siinkohal konflikti maakonna teemaplaneeringu ja linna üldplaneeringu vahel, kus esimese kohaselt on alal ette nähtud perspektiivne kaitsemets. Samuti tekib konfliktala Elektriijaama

linnaosa põhjaosas, kus üldplaneeringu kohaselt näeb maakasutusplaan ette tootmist, teemaplaneering aga rohestruktuure ja –ühendusi.

Kohalik rohekoridor paikneb teemaplaneeringu järgselt Siiverti linnaosas, heitveepuhastusjaamast kirdes ning Elektriijaama linnaosa põhjaosas. Vaadates Narva linna tervikuna, siis üldpildi kohaselt ümbritsevad roheline võrgustiku komponendid linna poolringina: edela-, lääne- ja loodeosa siduv poolring ühendab endas rohestruktuuri ning linna reohealasid, ka täiendavad rohekoridorid jäävad linna edela- ja loodeossa. Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt on Narva jõe ääres Narva jõe puhkekoridor.

Linna lähialal Vaivara valla territooriumil edelas ja läänes on tegemist riikliku tähtsusega tuumalaga.

Narva linna haljastuse arengukavas 2009-2014 on välja toodud, et Narva linna transpordi arengukavaga on haljastuse arengukavaga seotud kahes valdkonnas – **kergliiklusteed ja tänavahaljastus**.

Narva linna haljastuse arengukava visioonina nähakse Narva haljastust aastal 2014 olulise elukeskkonna osana, mis pakub narvalastele ja linna külalistele turvalisi, atraktiivselt kujundatud, hästi hooldatud, omapäraseid ja mitmekesiste kasutusvõimalustega rohealasid.

Haljastuse arengukava eesmärkideks on:

- Liigiliselt mitmekesised, heas ökoloogilises seisundis, esteetilised ja korrastatud haljasalad;
- Erinevate ea- ja huvigruppide vajadusi rahuldavad, atraktiivsed ja mitmekesiste kasutusvõimalustega haljasalad;
- Ökoloogiliselt toimiv ja linna keskkonnaseisundit parandav rohestruktuur;
- Elanike, ühiskondlike ja teiste organisatsioonide kaasatus linna haljastuse ja heakorra taseme tõstmise ja teenuste mitmekesistamiseks haljasaladel;
- Tõhus järelevalve linna haljasalade turvalisuse ja heakorraeskirjades määratletud haljastuse nõuete täitmise üle;
- Organisatsiooni suutlikkus ja pädevus haljastuse arengukavast tulenevate ülesannete täitmiseks.

Haljastuse arengukava üks põhimõtetest on, et kõik haljastusalased tegevused viiakse läbi plaanipäraselt vastavalt haljastuse arengukavale ja linna eelarvest rahaliselt toetatuna.

Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu “Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused” (2003) kohaselt asub Narva linna territooriumil maakondliku (riikliku) tähtsusega **Narva väärtuslik maastik** (registri nr 17) pindalaga 470 ha. Tegemist on kultuurilis-ajaloolise maastikuga, mis asub Narva jõe kaldal. Ala tuumikuks on Hermannini kindlus.

Kaitsealused taimeliigid ja looduskaitsetud piirangud on antud **EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem - Keskkonnaregister)**: KeM Info- ja Tehnokeskuse andmetel seisuga 26.08.2008 (andmed Narva linna haldusterritooriumi kohta) ja 05.03.2008 (andmed Vaivara valla kohta).

Eestimaa Looduse Fondi (ELF) poolt 1994., 1997. ja 2002. aastal teostatud Natura 2000 alade inventuur hõlmab ala Narvast lääne (Narva Elektriijaamade Balti elektriijaama tuhamägedest loodes ja edela (Rohelisest järvest edelas kuni Narva veehoidlani) pool.

Narva linna haldusterritooriumile ei jää ühtegi kaitsealuse taimeliigi kasvukohta. Kõige lähemale jääb Kulgu jõest (Kõrgesoo kraavist) lõuna poole kuni Narva veehoidlani (AS Narva Elektriijaamade Balti elektriijaama tuhaväljast nr 2 ja Rohelisest järvest vahetult lääne pool) III kaitsekategooriasse kuuluva **soo-neiuvaiba** (*Epipactis palustris*) kasvukoht ca. 2700x1000 m suurusel alal. Nimetatud kohast ca. 2 km põhja poole jääb Udria maastikukaitseala, kus paikneb samuti III kaitsekategooria taimeliikide hulka kuuluva **künnapu** (*Ulmus lavis*) kasvukoht.

Narva linna haldusterritooriumile ei jää ühtegi vääriselupaika. Lähimad vääriselupaigad jäävad AS Narva Elektriijaamade Balti elektriijaama tuhamägedest läände ning loodesse ning Kudruküla linnaosast edelasse.

Loomastik. Narva linna loomastik on seotud eelkõige Narva jõe ja veehoidla loomastiku ja kalastikuga.

Narva veehoidla on zooplanktoni poolest vaene, aga põhjaloomastiku liigirikkus on üsna suur. Palju on Peipsiga ühiseid liike, nende seas ka tulnukliik **kirpvähklane** (*Gmelinoides fasciatus*). Veehoidlas nagu Peipsiski on palju **rändkarp** (*Dreissena polymorpha*). Rändkarp teatavasti eelistab suhteliselt puhast vett. Filtreerides veest hõljumit puhastab rändkarp vett, suurendades vee läbipaistvust ja suunates orgaanilist ainet avaveest veekogu põhja. Madalaveelises Narva veehoidlas on rändkarbil ilmselt märgatav mõju planktonikooslusele ja vee kvaliteedile (K. Kangur, A. Kangur, 2002).

Narva veehoidla kalastik on kujunenud Narva jõe ning sellega ühenduses oleva Peipsi järve kalastiku baasil. Narva veehoidlas on kindlaks tehtud **28 kalaliiki**, nende hulgas **haug** (*Esox lucius*), **säinas** (*Leuciscus idus*), **ahven** (*Perca fluviatilis*), **latikas** (*Abramis brama*), **koger** (*Carassius carassius*), **lots** (*Lota lota*) (K. Kangur, A. Kangur, 2002).

Kuna põhjaloomastikus moodustavad suure osa surusääsklaste (*Chironomus plumosus*) vastsed, kes on hinnatud toiduobjekt bentostoidulistele kaladele, siis on veehoidlas soodsad kasvutingimused ka **latikale** (*Abramis brama*), **roosärjele** (*Scardinius erythrophthalmus*) ja **linaskile** (*Tinca tinca*) (K. Kangur, A. Kangur, 2002).

Narva jõel on olnud kalamajanduslik tähtsus, sest ta oli mitmete Soome lahe hinnaliste siirdekalade kudemiskohaks või osaks rändeteest. Narva veehoidla rajamisega katkestati ühendus jõe ülem- ja alamjooksu vahel ning seega ka kalade rändeteed. Majanduslikust aspektist on Narva jões kõige tähtsamaks liigiks sõõrsuude hulka kuuluv **jõesilm** (*Lampetra fluviatilis*). Jõesilm kuulub nn Loodusdirektiivi II ehk Ühenduse tähtsusega loomaliikide, kelle kaitsmine nõuab loodushoiualade

määramist ja V lisa ehk Ühenduse tähtsusega loomaliikide, kelle loodusest võtmist ja kasutamist võib reguleerida kaitsekorraldusmeetmetega, hulka. Narva veehoidla rajamine 1950. aastate keskel katkestas **angerja** (*Anguilla anguilla*) loodusliku rändetee Läänemerest Peipsi basseini veekogudesse. Noorangerjad ei pääse ülesvoolu üle Narva hüdroelektrijaama tammi ja kudemisrännet koelmutele Sargasso meres alustanud täiskasvanud angerjad ei pääse allavoolu Narva jõe alamjooksule ja edasi merre (K. Kangur, A. Kangur, 2002).

EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem - Keskkonnaregister): KeM Info- ja Tehnokeskuse andmetel seisuga 26.08.2008 on Narva jõgi (suubumisest Soome lahte kuni raudteesillast paarsada meetrit lõuna poole ehk kohani, kus jõesäng kuivaks jääb) järgmiste kaitsestaatuseta liikide elupaik: **lõhe** (*Salmo salar*), **vinträim** (*Alosa fallax*), **ojasilm** (*Lampetra planeri*), **jõesilm** (*Lampetra fluviatilis*) ja **merisutt** (*Petromyzon marinus*).

Lisaks jõesilmule kuulub ka ojasilm nn Loodusdirektiivi II ja V lisa liikide hulka, lõhe kuulub nn Loodusdirektiivi V lisa ning merisutt II lisa liikide hulka.

Tasub märkimist, et ojasilm kuulub Punasesse raamatusse tähelepanu vääriva ning lõhe eriti ohustatud liigina.

Kaitsealused loomaliigid ja looduskaitsetised piirangud on antud **EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem - Keskkonnaregister):** KeM Info- ja Tehnokeskuse andmetel seisuga 26.08.2008 (andmed Narva linna haldusterritooriumi kohta) ja 05.03.2008 (andmed Vaivara valla kohta).

Narva jõgi on järgmiste III kaitsekategooria selgroogsete loomaliikide elupaik: **euroopa harjus** (*Thymallus thymallus*), **harilik võldas** (*Cottus gobio*), **harilik vingerjas** (*Misgurnus fossilis*), **harilik hink** (*Cobitis taenia*) vastavalt keskkonnaministri määrusele nr 51, 19.05.2004 “**III kaitsekategooria liikide kaitse alla võtmine**” (RTL 2004, 69, 1134). Narva jõgi on lisaks vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 159, 20.05.2004 “**I ja II kaitsekategooriana kaitse alla võetavate liikide loetelu**” (RT I 2004, 44, 313) II kategooriasse kuuluva kaitsealuse loomaliigi: **hariliku tõugja** (*Aspius aspius*) elupaik.

Vastavalt keskkonnaministri määrusele nr 58, 09.10.2002 “**Lõheliste ja karpkalalaste elupaikadena kaitstavate veekogude nimekiri ning nende veekogude vee kvaliteedi- ja seireõuded ning lõheliste ja karpkalalaste riikliku keskkonnaseire jaamad**” (RTL 2002, 118, 1714) on Narva jõgi karpkalalaste elupaikadena kaitstav veekogu.

Harilik tõugjas, harilik hink, harilik vingerjas, harilik võldas kuuluvad Euroopa Nõukogu Direktiivi 92/43/EMÜ, looduslike elupaikade ning loodusliku taimestiku ja loomastiku kaitse kohta, Ühenduse tähtsusega loomaliikide hulka, mille kaitsmine nõuab loodushoiualade määramist (nn Loodusdirektiivi II lisasse). **Euroopa harjus** kuulub Euroopa Nõukogu Direktiivi V lisasse, st Ühenduse tähtsusega loomaliikide hulka, mille loodusest võtmist ja kasutamist võib reguleerida kaitsekorraldusmeetmetega. Harjuse rändetee ulatub ka Narva veehoidlasse.

Kõik nimetatud liigid kuuluvad ka Punasesse raamatusse, sealjuures Euroopa harjus eriti ohustatud, võldas tähelepanu vajava ning tõugjas, hink ja vingerjas määratlemata liigina.

Tõugjas (*Aspius aspius*) on röövtoiduline karpkalalane, saleda külgedelt kokkusurutud kehaga. Eestis on tõugjas oma levila põhjapiiri lähedal, elab Peipsi järves ja Võrtsjärves ning nendega seotud suuremates jõgedes. Tõugja populatsioon Eesti vetes on üldiselt väike, 1992. aastal võeti tõugjas looduskaitse alla. Tõugjat ohustavad koelmute hävitamine, takistused teel koelmutele, veekogude eutrofeerumine ja reostumine, koelmute mudastumine, röövpüük, kobraste arvukuse tõus. Vajab ranget kaitset kudemise ja kuderännete perioodil (K. Vilbaste, A. Marvet, 2004).

Tõugjas on soojalembeline kala, mistõttu piirdub kogu tõugja aktiivne elu meie kliimas vaid aprilli lõpust septembri lõpuni.

Hink (*Cobitis taenia*) on väike bentiline kala, pikliku külgedelt lamendunud kehaga, pikkus kuni 11 cm. Hink elab enamasti selgeveelistes veekogudes (mitmetes jõgedes ja järvedes). Eestis näib levik olevat võrdlemisi lünklik, asurkondade arv on teadmata. Hinki ohustavad jõgede süvendamine, kraavitamine, veetaseme kõikumised paisutatud jõgedes, järvede veetaseme muutmine, tugev reostus ja röövkalade (haug, ahven) suur arvukus (K. Vilbaste, A. Marvet, 2004).

Võldas (*Cottus gobio*) on väike bentiline tõlvja kehaga ning laia ja lameda peaga, tavaliselt kuni 13 cm pikkune ning soomusteta kala. Eestis on võldas paljudes jõgedes üks tavalisemaid kalu, kuid mõnedes jõestikes nagu Väike Emajõgi, Õhne, Elva jt ta levikutõkete tõttu puudub. Võldase jaoks on ohtudeks veekogude reostumine ja eutrofeerumine, jõgede kraavitamine, süvendamine ja paisutamine, veetaseme ja vooluhulga kõikumised reguleeritud jõgedes (K. Vilbaste, A. Marvet, 2004).

Vingerjas (*Misgurnus fossilis*) on sihvaka kehaga, angerjalaadne, tavaliselt kuni 25 cm pikkune kala. Vingerjas on Eestis oma levila põhjapiiril, kuid täpne ülevaade tema levikust puudub. Suuremateks ohtudeks on elupaikade hävitamine maaparandus- ja kuivendustööde käigus, veetaseme muutmine järvedes (K. Vilbaste, A. Marvet, 2004).

Maastikukaitseala Narva Pimeaed ja selle lähiümbrus on järgmiste nahkhiirte elu- ja toitumispaik: **tiigilendlane** (*Myotis dasycneme*), **suurkõrv** (*Plecotus auritus*), **põhja-nahkhiir** (*Eptesicus nilssonii*) ja **veelendlane** (*Myotis daubentonii*).

Nimetatud nahkhiired kuuluvad vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 195, 20.05.2004 “**I ja II kaitsekategooriana kaitse alla võetavate liikide loetelu**” (RT I 2004, 44, 313) II kaitsekategooria loomaliikide hulka.

Lisaks on kõik nahkhiired kantud Euroopa Nõukogu nn Loodusdirektiivi IV lissasse, mis tähendab nende tapmise või elupaikade hävitamise keeldu. Tiigilendlane on kantud ka loodusdirektiivi II lissasse, mis tähendab kohustust moodustada selle liigi elupaikade kaitseks spetsiaalseid kaitstavaid alasid – loodushoiualasid ning Punasesse raamatusse haruldase liigina.

Nahkhiired toituvad peamiselt öösel, lennates kas varjupaiga lähedal (tihti poegimiskolooniate puhul) või sellest mõnevõrra (10-15 kilomeetrit) eemal.

Tänapäeval ohustab inimtegevus nahkhiiri mitmeti: kaevandus- ja ehitustööd, **autoliiklus**, kemikaalid ja suitsuving, püüdmine toiduks või topiste valmistamiseks, tapmine vandaalide poolt. Kõiki ohutegureid pole isegi veel uuritud. Viimasel kümnendil on suurenenud oht nahkhiirte talvituspaikadele. Inimtegevus omab mõju nahkhiirtele: vanades kaevanduskäikudes liiguvad sageli turistid, avatakse uusi liivakarjääre. Vanade majade kadumine või nende seinapragude kinnitoppimine, mürgiste ainete kasutamine hoonete remondil, maa-aluste talvituspaikade hävimine või kahjustamine, õõnsate puude maharaiumine metsades, parkides ja puiesteedel, toitumispaikadeks olevate veekogude reostamine, loomade häirimine, sattumine kasside ja koerte saagiks või hävitamine inimese poolt - need on nahkhiirte asurkondi mõjutavad ohud Eestis. (Masing jt., 2004).

Keskkonnaministri 12.11.2004 käskkirjaga nr 1082 on vastu võetud "**Tegevuskava nahkhiirte kaitse korraldamiseks aastaks 2005-2009**".

Looduskaitse (RT I 2004, 38, 258) § 53 (1) tulenevalt on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud.

3.8 KAITSTAVAD ALAD JA MUINSUSKAITSE

EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem - Keskkonnaregister): KeM Info- ja Tehnokeskuse andmetel seisuga 26.08.2008 jääb Narva linna territooriumile **Narva Pimeaed maastikukaitseala, Narva jõe kanjoni maastikukaitseala ja Narva jõe alamjooksu hoiuala** (Joonis 16).

Narva jõe alamjooksu hoiuala on kaitse alla võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 93, 05.05.2005 "**Hoiualade kaitse alla võtmine Ida-Viru maakonnas**". Narva jõe alamjooksu hoiuala paikneb Narva jõel (Joonis 16). Narva jõe alamjooksu hoiuala pindala on kokku 257,7 ha, Narva linna territooriumile jääb sellest ca. 110 ha. Hoiuala kaitse-eesmärk on Euroopa Nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisas nimetatud elupaigatüübi – **jõgede ja ojade** (3260)¹ 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.

Maastikukaitseala **Narva Pimeaed** asub Vanalinna linnaosas Narva jõe vahetus läheduses. Narva Pimeaed kuulub oma kaitsestaatuselt piiranguvööndisse ja selle pindala on 2,42 ha. Tegu on kultuurmaastikulise pargiga.

Park jaguneb kaheks mõtteliseks osaks, bastionil Pax asub nn Väike Pimeaed ja Victoria bastionil lihtsalt Pimeaed. Park sai oma kummalise nime sealsamas kõrval asunud Pimevärava järgi, mis viis linnast sadamasse. Kuna väravaehitis oli suur ja seda läbiv väravakäik tegi kaare, siis polnud ühel

¹ Kaitstava elupaigatüübi koodinumber vastavalt EU nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisale

pool värvavat seistes võimalik otse läbi värava vaadata – sellest ka nimetus Pimevärav. Pimevärav ise aga lammutati pärast 1875. aastat. Bastionilt alla jõe äärde viib teerada, mis omal ajal laskus Narva jõesadamasse, kust väljusid aurulaevad Narva-Jõesuusse. Väikeseks Pimeaias nimetatud pargi osas asub väike purskkaev. Ehkki purskkaev asus umbes samas kohas juba tsaariajal, pole tänane purskkaev originaal, vaid entusiastide ja sponsorite ühise nõul ja jõul 2001. aastal restaureeritud. Pimeaia lõunaotsa, Koidula tänava ja Peterburi maantee vahele jääb 1875. aastal ehitatud Hahni trepp. Trepp on saanud oma nime Narva tollase linnapea Adolf Hahni järgi, kes oli ka trepi rajamise initsiaator. Rajamisel oli trepp pikem, kuid uue silla ehitamisel jäi Hahni trepi esimene marss maa alla ja näha on alles teine. Täna on Hahni trepp oma funktsiooni kaotanud, kuna Peterburi maantee selles osas olev piiritsoon suleb trepi alumise osa. Pimeaia pargi Victoria bastioni peal asub mälestussammas 1704. aastal Narva vallutamisel langenud vene sõjameestele. See kujutab endast lihtsat paekivist postamendil asuvat risti. Mälestussammast ümbritsevad neli kivisammast, mille otsa on asetatud ankruketiga ühendatud malmürsud. Mälestussammas Narva vallutamisel hukkunud Peeter I sõduritele püstitati 1882. aastal. Teine Pimeaia mälestusmärk on püstitatud II Viljandi kommunistliku kütipolgu sõduritele.

(http://www.narvamuuseum.ee/?next=vanalinn&menu=menu_ajalugu).

Narva jõe kanjoni maastikukaitseala hõlmab Kreenholmi saare ümber 13,89 ha suurust ala, ulatudes ühelt poolt Venemaa piirini ja teiselt poolt Narva jõe kaldani. Peale paisu ehitamist Narva Hüdrolektrijaama tarbeks jäi Kreenholmi saare ja kalda vaheline jõesäng astangu kohal kuivaks ning täna kujutab seetõttu endast avarat kanjoni. Narva jõe kanjoni maastikukaitseala kuulub vastavalt kaitsekorra eripärale ja majandustegevuse piiramise astmele Narva jõe kanjoni piiranguvööndisse. Piiranguvööndile rakendatavad kitsendused on toodud peatükis 4.3.7.

EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem - Keskkonnaregister): KeM Info- ja Tehnokeskuse andmetel ei jää Narva linna territooriumile kaitstavaid looduse üksikobjekte.

Lähim kaitsealune looduse üksikobjekt asub Narva linna piirist ca. 1 km lääne pool Vaivara valla territooriumil. Tegu on Suure rändrahnuga ehk Olgino rändrahnuga. Kaitstavate looduse üksikobjektide kaitse on määratud Keskkonnaministri määrusega nr 27, 02.04.2003 "**Kaitstavate looduse üksikobjektide kaitse-eeskiri**" (RTL 2003, 46, 678).

Kultuurimälestiste riikliku registri andmetel paikneb Narvas (seisuga 02.02.2009) 357 mälestist, neist 57 kinnismälestist ja 300 vallasmälestist, mis liigi järgi jagunevad järgmiselt:

- **5 ajaloomälestist**, nt Pimeaias asuv Vabadussõjas hukkunute ühishaud (registri nr 46) (Foto 5) ning monument Põhjasõjas 1704. aastal langenud vene sõjaväeleastele (registri nr 45).



Foto 5. Ajaloomälestis Vabadussõjas hukkunute ühishaud Pimeaias.

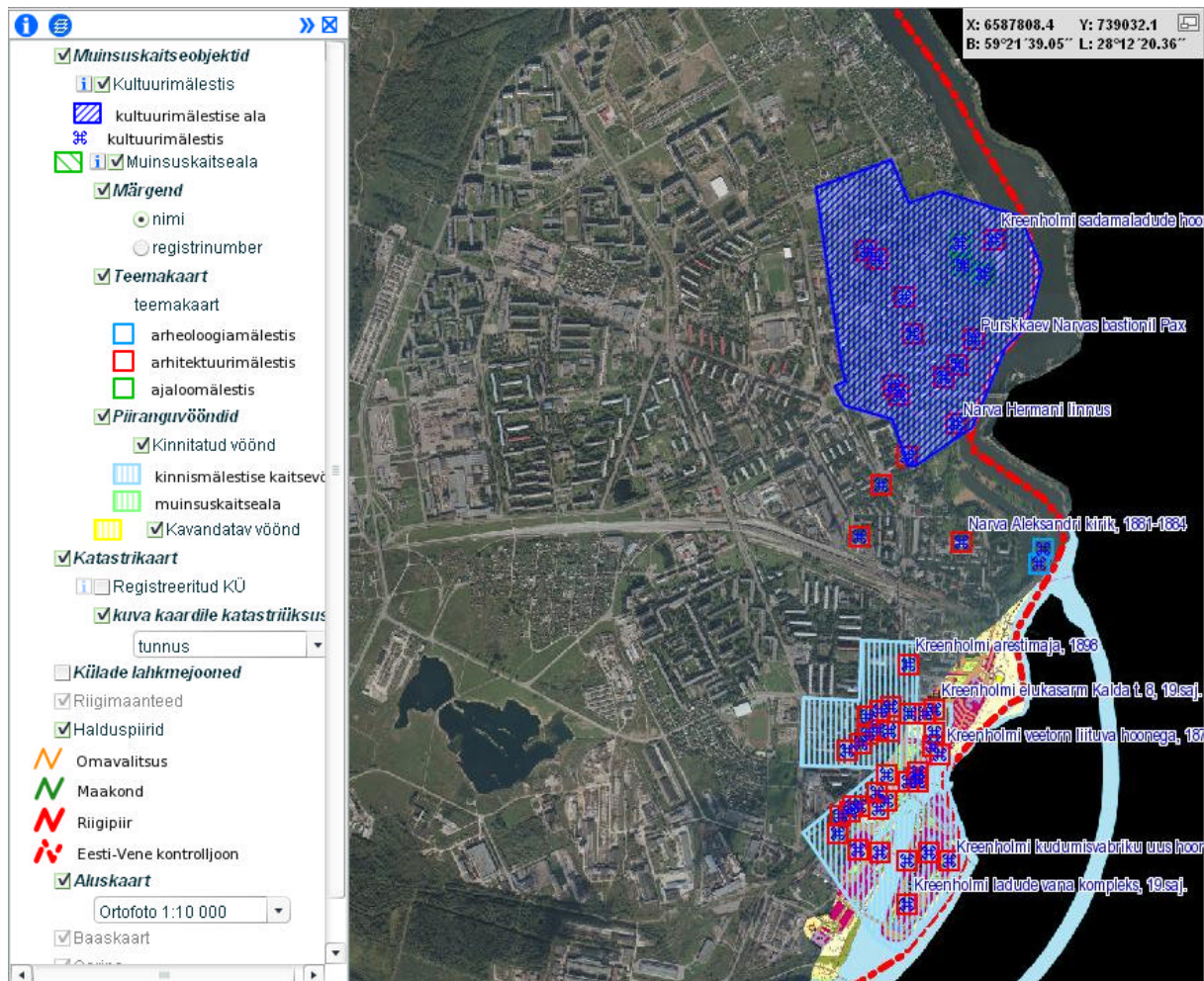
- **3 arheoloogiamälestist**, nt Joaorus Kiviaja asulakoht (registri nr 9136).
- **49 arhitektuurimälestist**, nt aadressil Peterburi mnt 2 asuv Narva Hermanni linnus 13.-17. sajand (registri nr 14002), Kreenholmi ketrus- ja kudumisvabriku vana hoone, 1858-1862 (registri nr 14033) (Foto 6), Narva raekoda, 1665-1671 (registri nr 14004).



Foto 6. Kreenholmi ketrus- ja kudumisvabriku vana hoone, 1858-1862.

- **300 kunstimälestist**, millest enamik on ikoonid.

Enamik Narvas asuvatest muinsuskaitsealustest objektidest jäävad Vanalinna ja raudteest lõuna poole vahetult jõe äärde.

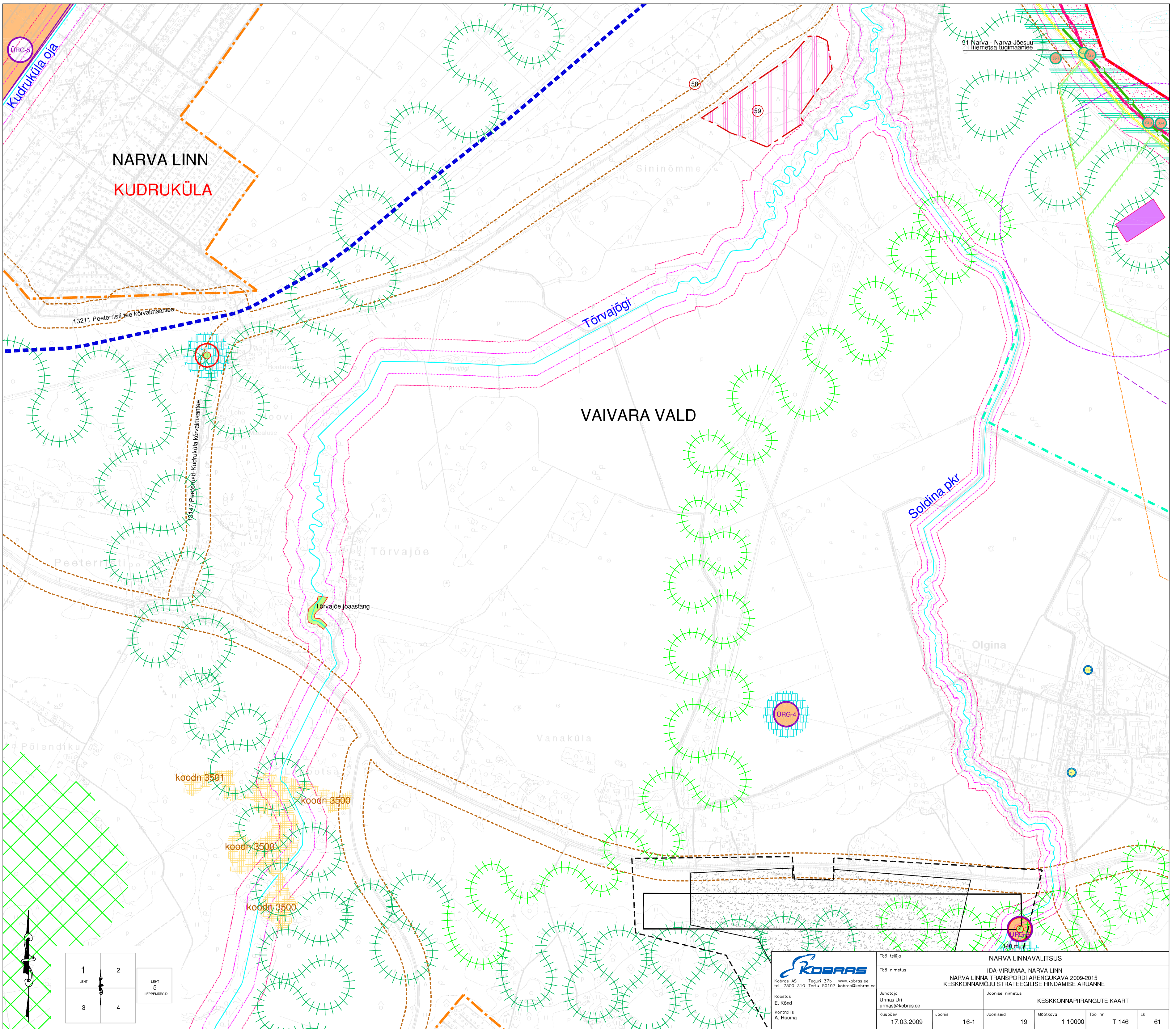


Joonis 15. Narvas paiknevad muinsuskaitsealused objektid (väljavõte Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendusest).

Seisuga 02.02.2009 ei asu Narvas ühtegi muinsuskaitseala (Kultuurimälestiste riiklik register, Maa-ameti kaardirakendus).

27.02.2002 vastu võetud "**Muinsuskaitseaduse**" (RT I 2002, 27, 153) § 25 kohaselt kehtestatakse kinnismälestise kaitseks kaitsevöönd, millele kohaldatakse käesoleva paragrahvi (2) sätestatud kitsendusi ja mille ulatuseks on **50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist või piirist arvates**, kui mälestiseks tunnistamise õigusaktis ei ole ette nähtud teisiti. § 25 (2) kohaselt on **Muinsuskaitseameti loata kinnismälestise kaitsevööndis keelatud maaharimine, ehitiste püstitamine, teede, kraavide ja trasside rajamine ning muud mulla- ja ehitustööd ning puude ja põõsaste istutamine, mahavõtmine ja juurimine.**

Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt on kalmistute sanitaarkaitsevööndi suuruseks 300 m.



URG-5
Kudruküla oja

NARVA LINN
KUDRUKÜLA

Tõrvajõgi

VAIVARA VALD

Soldina pkr

URG-4

koodn 3501

koodn 3500

koodn 3500

koodn 3500

URG-3

1	2
LEHT	5
3	4

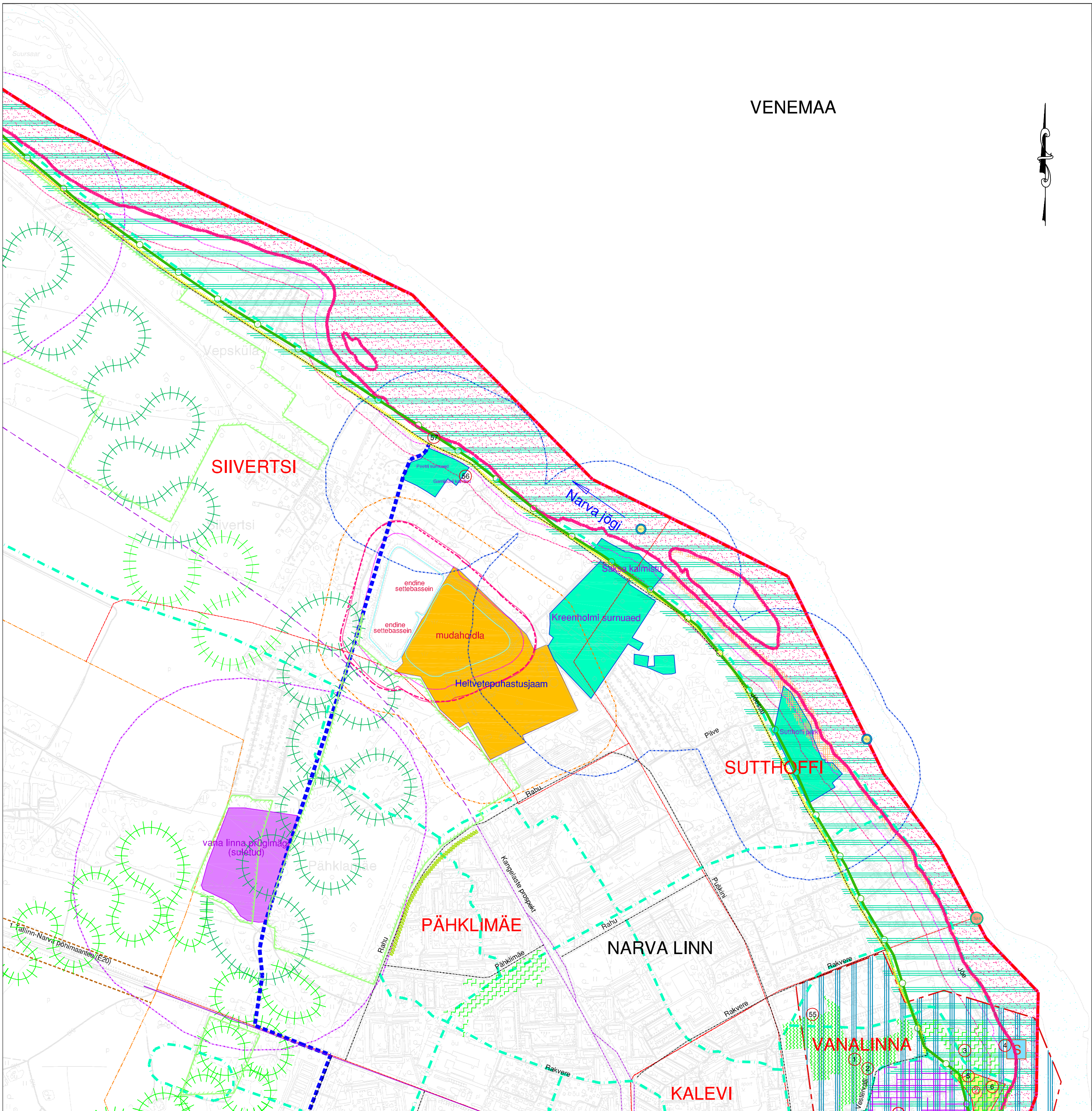
LEHT 5
LEPPENJACID

KOBRAS
Kobras AS Teguri 37b www.kobras.ee
tel. 7300 310 Tõrva 50107 kobras@kobras.ee

Koostas
E. Kõnd
Kontrollis
A. Rooma

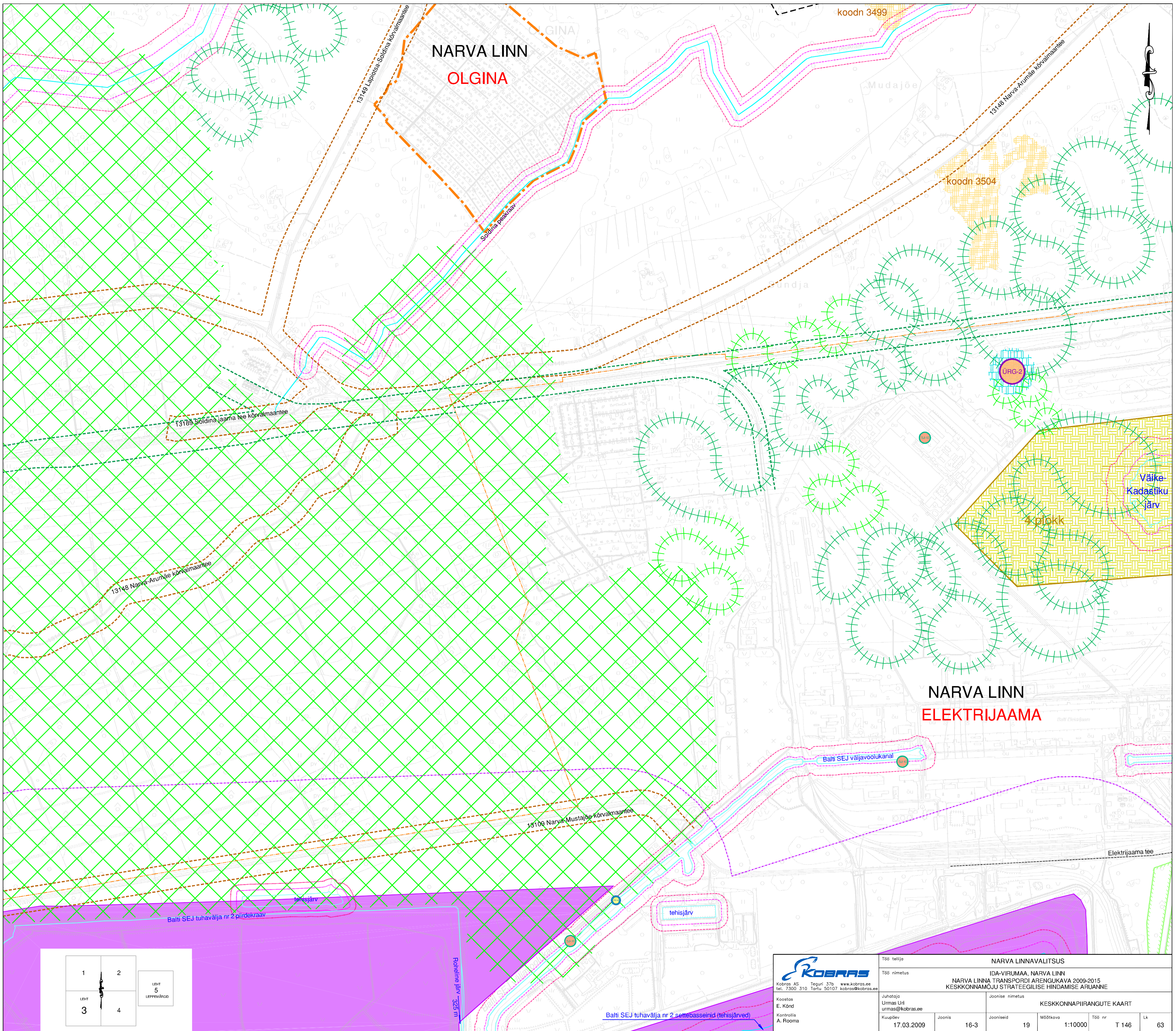
TõS tellija	NARVA LINNAVALITSUS				
TõS nimetus	IDA-VIRUMAA, NARVA LINN NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2009-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ARUANNE				
Juhataja	Urmes Uri urmas@kobras.ee		Joonise nimetus	KESKKONNAPIIRANGUTE KAART	
Kuupäev	17.03.2009	Joonis	16-1	Jooniseid	19
Mõõtkava	1:10000	TõS nr	T 146	Lk	61

VENEMAA



1	2	LEHT 5 LEPPEMÄGIID
3	4	


<p>Kobras AS Teguri 37b www.kobras.ee tel. 7300 310 Tartu 50107 kobras@kobras.ee</p>	Töö teija		NARVA LINNAVALITSUS			
	Töö nimetus		IDA-VIRUMAA, NARVA LINN NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2009-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ARUANNE			
Koostas E. Kõnd Kontrollis A. Rooma	Juhataja		Joonise nimetus			
	Urmus Uri urmas@kobras.ee		KESKKONNAPIIRANGUTE KAART			
Kuupäev	Joonis	Jooniseid	Mõõtkaava	Töö nr	Lk	
17.03.2009	16-2	19	1:10000	T 146	62	

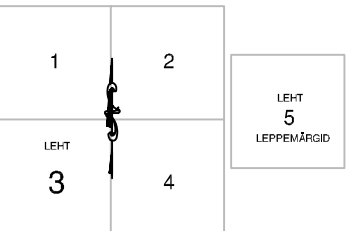


NARVA LINN
OLGINA

NARVA LINN
ELEKTRIJAAMA

Väike
Kadastiku
järv

 Kobras AS Teguri 37b www.kobras.ee tel. 7300 310 Tartu 50107 kobras@kobras.ee		Töö tellija NARVA LINNAVALITSUS	
Koostas E. Kõnd Kontrollis A. Rooma		Töö nimetus IDA-VIRUMAA, NARVA LINN NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2009-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ARUANNE	
Juhutaja Urmas Uri urmas@kobras.ee		Joonise nimetus KESKKONNAPIIRANGUTE KAART	
Kuupäev 17.03.2009	Joonis 16-3	Jooniseid 19	Mõõtkava 1:10000
Töö nr T 146		Lk 63	



Balti SEJ tuhavälja nr 2 piirdekraav

13100 Narva-Mustajõe kõrvalmaantee

13148 Narva-Arumäe kõrvalmaantee

13189 Soldina jaama tee kõrvalmaantee

13148 Lapissa-Soldina kõrvalmaantee

Soldina peetakraav

koodn 3499

koodn 3504

URG-2

4 plokki

Balti SEJ väljavoolukanal

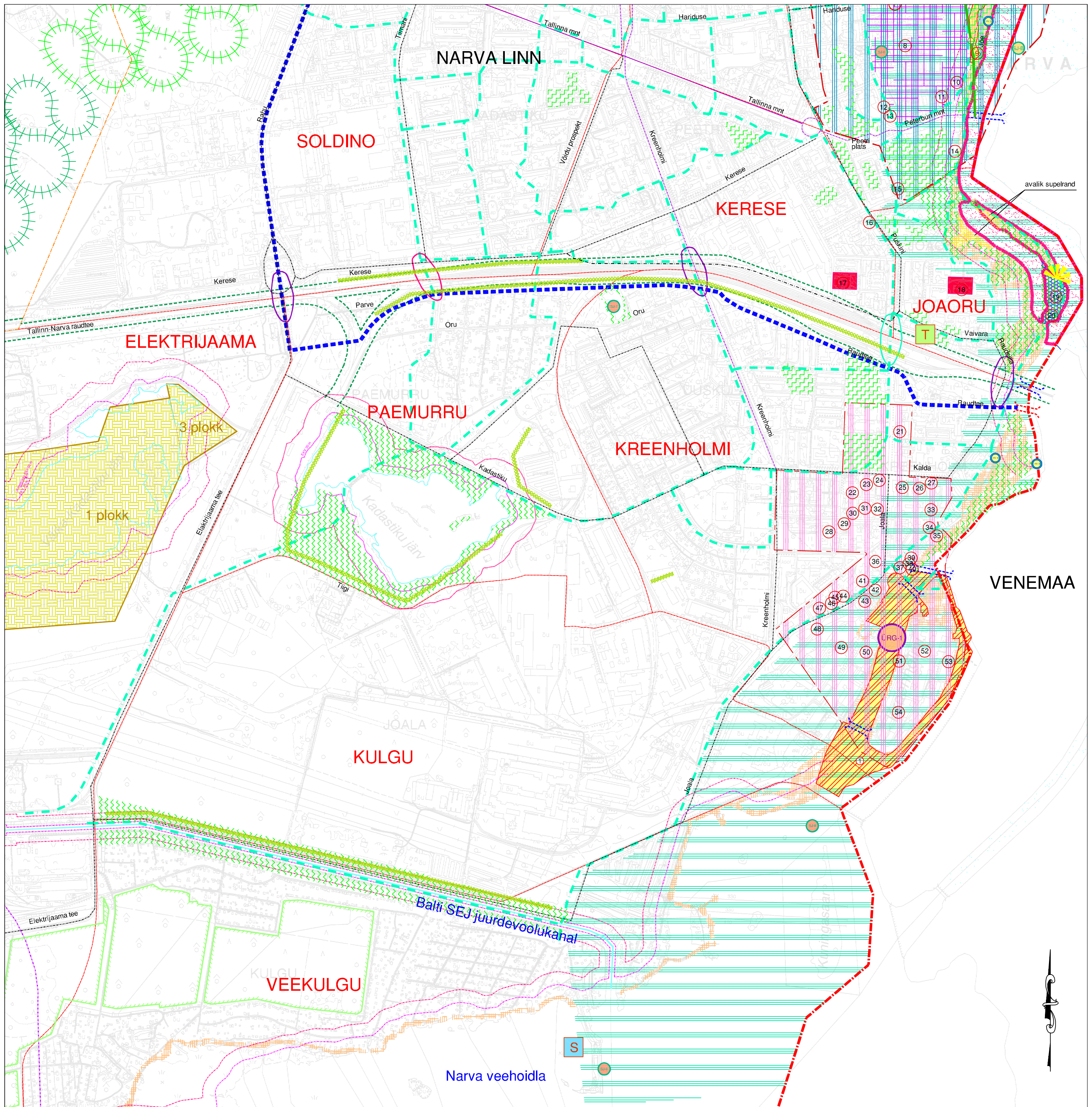
Elektriijaama tee

tehisjärv

tehisjärv

Balti SEJ tuhavälja nr 2 settebasseinid (tehisjärv)

Rohelise järv - 325 m



1	2	LEHT 5 LEPPKÄRVA
3	4	

KOBRAS
 Kobras AS Taguri 37b www.kobras.ee
 tel. 7300 310 Tartu 50107 kobras@kobras.ee

Koostas
 E. Kõnd
 Kontrollis
 A. Rooma

Töö tellija NARVA LINNAVALITSUS	
Töö nimetus IDA-VIRUMAA, NARVA LINN NARVA LINNA TRANSPORTI ARENGUKAVA 2009-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ARUANNE	
Juhataja Urmas Uri urmas@kobras.ee	Joonise nimetus KESKKONNAPIIRANGUTE KAART
Kuupäev 17.03.2009	Joonis 16-4
Jooniseid 19	Mõõtkava 1:10000
Töö nr T 146	Lk 64

LEPPEMÄRGID

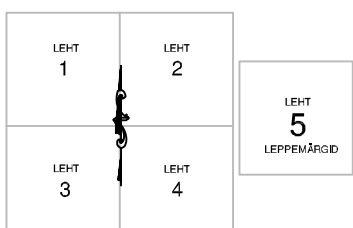
- kontrolljoon (Maa-amet)
- omavalitsusüksuse piir (Maa-amet)
- linnaosa piir
- Narva jõe alamjooksu hoiuala, vastavalt Vabariigi Valitsuse 05.05.2005 määrusele nr 93 (EELIS)
- kaitstavad alad (EELIS)
 - Narva jõe kanjoni maastikukaitseala (Vabariigi Valitsuse 13.05.1999 määrus nr 155)
 - kaitsealune park - Narva Pimeaad (Vabariigi Valitsuse 29.06.2006 määrus nr 152)
- Narva jõe kanjoni maastikukaitseala piiranguvöönd (EELIS)
- kaitsealune loodus üksikobjekt, kaitsetsoon 50 m, vastavalt looduskaitseadusele (EELIS)
 - Hõõrikud - Hõõrikud
 - suur rändrahn - Olgina rändrahn
- vaatamisväärsus - Tõrvajõe joaastang (Vaivara valla kaart Narva linna koduleheküljel, Vaivara valla üldplaneering, 1998)
- Narva jõgi, kood riigi veekatastris 106220
 - riigi omandis olev laevatav veekogu, vastavalt veeseadusele
 - lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse kantud jõgi /Karoli oja suudmest Gorodenka oja suudmeni ja Narva veehoidla paigust suubumiseni Narva lahte/ (EELIS; keskkonnaministri 15.06.2004 määrus nr 73)
 - lõheliste ja karpkalakaste elupaigana kaitstav veekogu (EELIS; keskkonnaministri 09.10.2002 määrus nr 58)
 - kaitsealuse liigi isendi (III kaitsekategooria - harjus(ka veehoidla), võldas, vingerjas, hink) elupaik (EELIS)
 - kaitsealuse liigi isendi elupaik /lõhe, vinträhn, ojasilm, jõesilm, merisutt: kuuluvad Punasesse raamatusse või EL loodusdirektiivi lisadesse/ (EELIS)
 - laevatav veekogul on kallasaraja laius 10 m (teistel veekogudel 4 m, suurvee ajal 2 m kaldariba), vastavalt veeseadusele
 - veekaitsevööndi ulatus on tavalisest veepiirist 10 m, vastavalt veeseadusele
- kalda piiranguvöönd 50 või 100 m, vastavalt looduskaitseadusele (EELIS)
- kalda ehituskeeluvöönd 25 või 50 m, vastavalt looduskaitseadusele
 - Narva linna üldplaneeringuga tehakse ettepanek vähendada Narva jõe ehituskeeluvööndi järgmistes lõikudes:
 - Väikesaare tänava piirkonnas kuni olemasoleva ehitusjoonei (vööndi ulatuseks jääb 15- 30 m)
 - Sutthoffi linnaosas Pargi põlgi ja Tolli tänava lõigu piirkonnas kuni olemasoleva ehitusjoonei (vööndi ulatuseks jääb 15-30 m)
 - Vanalinna Victoria bastionist kuni Raja tänavani kuni 10 meetrini, võimaldamaks puhkekoridori väljaarendamist välkohvikute ning väikepoodide kaudu
 - Kõnigsalmi saarel kuni 30 meetrini
 - Narva linna üldplaneeringu põhjal on ehituskeeluvöönd:
 - Kadastiku ja Väike-Kadastiku järel 30 m
 - Balti Elektriijaama kanalitel 10 m
 - Oru tänava liigi 10 m
- raudtee kaitsevöönd 30 ja 50 m, vastavalt raudteeseadusele
- riigimaantee kaitsevöönd 50 m, vastavalt teeseadusele
- teetrassi koridor - planeeritud Narva ümbersõit ***
- Narva kohaliku tähtsusega lubjakivimaardla, plokkide piirid, registrikaardi nr 52 (Maa-amet)
- niit, koodn /kirje nr PKÜ_andmebaasis/ (EELIS)
 - koodn 3499- koosluse tüüp: niiske pärisarunniit (2142) ja looniit (211)
 - koodn 3500 - koosluse tüüp: niiske pärisarunniit (2142) ja looniit (211)
 - koodn 3501 - koosluse tüüp: niiske nõmmeniit (2112)
 - koodn 3504 - koosluse tüüp: kuiv pärisarunniit (2141) ja liigirikas soostunud niit (2412)
- ÜRG-1
 - joaastang - Narva juga
 - rändrahn - Nisumäe rahn
 - rändrahn - Olgina rändrahn
 - rändrahn - Olgina Põhjakivi
 - Narva-Jõesuu rannapiirid
- loodusobjekt **
- maakondliku (kavandatud riikliku) tähtsusega väärtuslik maastik nr 17 - NARVA
 - Ala hõlmab Narva jõe kaldapiirkonda Narva linnas **
- rohevõrgustiku tuumala ** ja ****
- rohevõrgustiku koridori telg ** ja ****
- vajalik rohevõrgustiku koridori suund ** ja ****
- ilus teelõik nr 3: Narva - Narva-Jõesuu tee **
- ilusa vaatega/vaatesuunaga koht - Narva jõe kanjon **
- planeeritud täiendav funktsioon linnahaljastusele - kaitsehaljastus transpordimaa või tööstuse ja elamu- või puhkema vahel *****
- linnamets *****
- olemasolev park *****
- perspektiivne park *****

- kinnismälestise kaitsevöönd (Maa-amet), vastavalt muinsuskaitseadusele:
 - kinnismälestise kaitsevööndiks on 50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist või piirist arvates, kui mälestise tunnustamise õigusaktis ei ole ette nähtud teisiti
 - ajaloolise terviku moodustavatele või lähestikku asuvatele mälestistele võib kehtestada ühise kaitsevööndi
 - muinsuskaitseala paiknevale kinnismälestisele kaitsevööndit ei kehtestata, kui muinsuskaitseala piirimaaruses pole sätestatud teisiti
 - kalmistul paiknevale kinnismälestisele kaitsevööndit ei kehtestata
- kultuurimälestise ala ja kinnismälestise kaitsevöönd (Maa-amet)
- kultuurimälestis
 - ajaloomälestis
 - arhitektuurimälestis
 - arheoloogiamälestis/, nimi, registrinumber (Maa-amet, Kultuurimälestiste riiklik register)
 - Narva linnakindlustused, 14. saj - 1843, registrinumber 13999
 - Magasiit Narvas, Vestervalli t 21, 18. saj, 1988, registrinumber 14007
 - II Maailmasõjas hukkunute ühishaud, registrinumber 47
 - Kreenholmi sadamaladude hoonete maht ja fassaadid, registrinumber 24648
 - Vabadussõjas hukkunute ühishaud, registrinumber 46
 - Monument Põhjasõjas 1704. a langenud vene sõjaväelastele, registrinumber 45
 - Narva gümnaasiumi hoone, 19. saj, registrinumber 14006
 - Narva raekoda, registrinumber 14004
 - Purskkaev Narvas bastionil Pax, registrinumber 14044
 - Elamu Narvas Koidula t 6, 17. saj, 1982, registrinumber 14001
 - Elamu Narvas Koidula t 3a, 17. saj, 1978, registrinumber 14000
 - Narva ohvitseride kasiino, 1898, registrinumber 14042
 - Narva pangahoone, 19. saj, registrinumber 14043
 - Narva Hermani linnus, registrinumber 14002
 - Narva tuletõrjedepoo, 19. saj, registrinumber 14041
 - Elamu portaal Narvas Puskini t 11, 17. saj, registrinumber 14003
 - Narva õigeusu kirik, 1890-1898, registrinumber 14045
 - Narva Aleksandri kirik, 1881-1884, registrinumber 14005
 - Kiviäsa asulakoht, registrinumber 9136
 - Kindlustatud asula, registrinumber 9135
 - Kreenholmi arestimaja, 1898, registrinumber 14023
 - Kreenholmi elukasarmute prügipõletusaht, 19. saj, registrinumber 14030
 - Kreenholmi elukasarm Gerassimovi t 3, 19. saj, registrinumber 14012
 - Kreenholmi elukasarm Joala t. 10/Gerassimovi t. 1, 19.saj, registrinumber 14013
 - Kreenholmi elukasarm Kalda t. 4, 20.saj, registrinumber 14008
 - Kreenholmi elukasarm Kalda t. 6, 19.saj, registrinumber 14009
 - Kreenholmi elukasarm Kalda t. 8, 19.saj, registrinumber 14010
 - Kreenholmi uus haigla, 1913, registrinumber 14046
 - Kreenholmi vana haigla, 1906, registrinumber 14029
 - Kreenholmi elukasarm, Haigla t. 6, 19.saj, registrinumber 14016
 - Kreenholmi elukasarm, Haigla t. 4, 19.saj, registrinumber 14015
 - Kreenholmi elukasarm, Joala t. 12/Haigla t. 2, 19.saj, registrinumber 14014
 - Kreenholmi elukasarm Kalda t. 10, 19.saj, registrinumber 14011
 - Kreenholmi leivatehas, 1893-1894, registrinumber 14028
 - Kreenholmi veetorni liituv haonega, 1874-1898, registrinumber 14024
 - Kreenholmi direktori Karri elamu, 1893, registrinumber 14017
 - Kreenholmi direktori Schowcrossi elamu, 1875, registrinumber 14025
 - Kreenholmi meistrite vana elamu, Kose t. 6, 1875, registrinumber 14026
 - Kreenholmi meistrite vana elamu Kose t. 8, 1875, registrinumber 14027
 - Kreenholmi jõekalda tugimüür, 19.saj, registrinumber 14039
 - Kreenholmi juhtkonna hoone, 1901, registrinumber 14018
 - Kreenholmi juhtkonna vana hoone, 19.saj, registrinumber 14031
 - Kreenholmi pitsimaja, 20.saj, registrinumber 14040
 - Kreenholmi juhtkonna elamu, 1896, registrinumber 14019
 - Kreenholmi meistrite elamu, Joala t. 26, 1906, registrinumber 14020
 - Kreenholmi meistrite elamu, Joala t. 28, 1901, registrinumber 14021
 - Kreenholmi meistrite elamu, Joala t. 30, 1906, registrinumber 14022
 - Kreenholmi vana päästa kaks hoonet, 19.saj, registrinumber 14038
 - Kreenholmi Joala vabriku hoone, registrinumber 14036
 - Kreenholmi Georgi vabriku hoone, registrinumber 14037
 - Kreenholmi elektriijaama hoone, 20.saj, registrinumber 14035
 - Kreenholmi ketrus- ja kudumisvabriku vana hoone, registrinumber 14033
 - Kreenholmi kudumisvabriku uus hoone, registrinumber 14032
 - Kreenholmi ladude vana kompleks, 19.saj, registrinumber 14034
 - Asulakoht (kultuurimälestise ala), registrinumber 27276
 - Narva Garnisoni kalmistu, Vabadussõjas hukkunute matmispaik mälestussambaga, registrinumber 27101
 - Monument Põhjasõjas 1700. a langenud vene sõjaväelastele, registrinumber 44
 - Narva Garnisoni kalmistu, Vabadussõjas hukkunute matmispaik mälestussambaga, registrinumber 27101
 - Monument Põhjasõjas 1700. a langenud vene sõjaväelastele, registrinumber 44
 - Vabadussõja mälestussammas, registrinumber 27104
 - Asulakoht (kultuurimälestise ala), registrinumber 27896
- Aleksandri ja Ülestõusmise kirikute kaitsetsoonid *****
- Joaoru arheoloogiamälestiste kaitsetsoon *****
- Narva jõe puhkekoridor kui potentsiaalne kvaliteetruum (maakasutuse reserveeritud sihtotstarbed on ühiskondlike ehitiste maa, üldkasutatav maa ja ärimaa)*****
- eraldi projektialana määratletud nn vanalinna teemapiirk, kas ajalooline linnaruum nõuab erilist läbimõeldust läheneviamatma kasutatud
- heitveepuhastusjaam ja puhastusseadmete sanitaarkaitsevöönd 200 m *****

- prügimäed, tuhaväljad ja seda ümbritsev 500 m ohutusala, jäätmehoiulate maa *****
 - kalmistud, sanitaarkaitsevöönd 300 m *****
 - kavandatud transiittee koridor ja perspektiivne sild *****
 - olemasolev ja kavandatud põhitänav *****
 - olemasolev ja kavandatud jaotustänav *****
 - kergliiklustee *****
 - euomatkarada *
 - olemasolev sild (5 silda) või eritasandilise riste (3 viadukti) *****
 - olemasolev ja kavandatud eritasandiriste kergliiklusteele *****
 - planeeritud ühistranspordi terminal /rongi- ja autobussijaam/ ja rekonstrueeritavad sadamad /Kulgu ja kesklinna/ *****
 - Vaivara valla lennuväli - Soldina lennuväli on 1. klassi lennuväli, lennurada 800 m ***** ja ligikaudsed 3. klassi lennuvälja piirid koos rajaga ****
 - heitvee väljalask (EELIS)
 - Narva HPJ, väljalaskme kood IV117, suubla Narva jõgi
 - Narva HPJ sadevesi 1, kood IV140, Narva jõgi
 - Narva HPJ, IV126, Narva jõgi
 - Narva HPJ, IV141, Narva jõgi
 - Narva HPJ sadevesi 2, kood IV119, Narva jõgi
 - Maseko sadevesi, kood IV104, Balti SEJ väljavoolu kanal -sadevee puhastit, kood IV116, Balti SEJ väljavoolu kanal
 - Olgina, kood IV096, Tõrvajõgi
 - mehaaniline puhastusseade, kood IV098; Tõrvajõgi
 - seirejaam (EELIS)
 - SJ-A - Narva Struuga seirejaam - jõgede hüdrokeemiline seire
 - SJ-B - Narva Struuga seirejaam - jõgede hüdroloogiline seire
 - Narva (seirejaam Narvas allavoolu) - siseveekogude seire/jõgede hüdrokeemiline seire (seirejaama registrikood: SJA9741000)
 - Narva jõgi (2003) - kiirguse/seire/seireva kiirguse seire (SJA6053000)
 - Narva jõgi allpool Narva heitvee - siseveekogude seire/õhlike ainete seire veekogudes (SJA0229000)
 - Narva jõgi (tankiga monument) - siseveekogude seire/jõgede hüdrobioloogiline seire (SJA4872000)
 - Narva jõgi (2002) - kiirguse/seire/seireva kiirguse seire (SJA4602000)
 - Narva (Tuleviku tn 6, post 5) - välisõhu seire/välisõhu kvaliteedi seire (SJA1915000)
 - Narva (Oru tn, post 11) - välisõhu seire/välisõhu kvaliteedi seire
 - Veehoidla põhjaosas, tamm juures - siseveekogude seirejaam/Narva veehoidla hüdrokeemiline ja hüdrobioloogiline seire(SJA2030000)
 - Kulgu sadam- siseveekogude seirejaam/Narva veehoidla hüdrokeemiline ja hüdrobioloogiline seire (SJA1225000)
 - Balti SEJ jahtusvete väljavoolu kanal - siseveekogude seire/õhlike ainete seire veekogudes (SJA2120000)
 - Balti SEJ väljavoolu kanal (vana kalakasutus) - siseveekogude seire/jõgede hüdrobioloogiline seire (SJA1279000)
 - Narva - meteoroloogiline seire ja kiirguse/seire/seireva kiirguse seire (SJA8832000 ja SJA9679000)
- Märkus: Narva linnas on lisaks nimetatud seirejaamadele ka mujal teostatud ioniseeriva kiirguse seiret ning välisõhu kvaliteedi seiret

Märkused ja kasutatud materjalid:

- Aluskaart - Eesti Põhikaart.
- EELIS - looduskaitsealane informatsioon: "EELIS (Eesti Looduse infosüsteem - Keskkonnaregister): KeM Info- ja Tehnokeskus"; andmed Narva linna ja Vaivara valla kohta seisuga 10.05.2007, 26.08.2008 ja 05.03.2008.
- II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga avalikustamine massiteabevahendites on keelatud looduskaitseadusest lähtuvalt.
- * Ida - Viru maakonnplaneering, 1999.
- ** Ida-Viru maakonnplaneeringu teemaplaneering "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused", 2003.
- Olemasolevad kaitsemetsad paiknevad Kudruküla linnaosas idas, põhjas ja läänes ning kõrghaljastusega alad (ja metsaalad) linnas ja lähiümbruses on arvatud perspektiivse kaitsemetsa koosseisu (v.a linna loodenuirk).
- Kõik Eesti veekogud on reostustundlikud heitveesuublad, vastavalt veeseadusele.
- Tänava kaitsevööndi laius on teemaa piirist kuni 10 meetrit. Kaitsevööndit võib laiendada kuni 50 meetrini, kui see on ette nähtud planeerimisreeduse kohases planeeringus, vastavalt teeseadusele.
- Narva linna üldplaneeringu põhjal on Siiverti linnaosas perspektiivis rajatavale Kangelaste prospekti pikendusele, Pähklikmäe, Sutthoffi, Kerese, Kalevi, Soldina, Elektriijaama, Kulgu, Kudruküla, Olgina linnaosade teedele aga ka Kreenholmi ja Paemurru linnaosasa kavandatavale transiitteele ette nähtud 50 m kaitsevöönd.
- *** Ida-Virumaa maakonnplaneeringu teemaplaneeringu "E20/T1 Tallinn-Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi - Narva lõigus ja Vodava - Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" (eelnoü).
- **** Võimalike tuulikuparkide asukohtade analüüs Vaivara vallas. Lõpparuanne, 2008, Hendrikson & Ko.
- ***** Narva linna üldplaneering 2000-2012, kehtestatud 2001.
- ***** Narva linna haljastuse arengukava 2009-2014, kinnitatud 2008.
- ***** Vaivara valla üldplaneering, 1998.
- Narva linna transpordi arengukava 2009-2015.
- Keskkonnapiiirangute kaart on jagatud 5 leheks, lehtede jaotus on näidatud igal kaardilehel.
- Keskkonnapiiirangute kaart on skemaatiline.



		Töö tellija NARVA LINNAVALITSUS					
Kobras AS, Teguri 37b, Tartu, 7300, 310, tel: 7300 310, www.kobras.ee, kobras@kobras.ee		Töö nimetus IDA-VIRUMAA, NARVA LINN NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2009-2015 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ARUANNE					
Koostas E. Kõnd Kontrollis A. Rooma	Juhataja Urmas Uri urmas@kobras.ee	Joonise nimetus KESKKONNAPIIRANGUTE KAART					
Kuupäev 17.03.2009	Joonis 16-5	Jooniseid 19	Mõõtkaava	Töö nr T 146	Lk 65		

3.9 MÜRA JA ÕHUSAASTE

3.9.1 Müra

Keskkonnamõju strateegilise hindamise ala ja lähiümbruse müra ning õhusaaste on põhjustatud eelkõige linnasisesest ja linna läbivast raudteeliiklusest ja autoliiklusest, omapoolse panuse mürataseme tekkimisele annab sealhulgas raskeliiklus.

Tiheda liiklusega teed võib lugeda silinder-müraallikaks. Silinder-müraallika puhul helirõhutase väheneb 3 dB, kui vahemaa müraallika ja vastuvõtja vahel kahekordistub ning kui vahemaa müraallika ja vastuvõtja vahel suureneb kümme korda, siis helirõhutase väheneb 10 dB (Keskkonnatehnika, 3, 2004).

Arengukava kohaselt ohustab Narva linna läbiv raudtee lubatust kõrgema müra- ja vibratsioonitasemega, mis halvendab raudteeäärsete elanike elukvaliteeti.

Narva Linnavalitsusel ja Ida-Virumaa Keskkonnateenistusel (praegusel Keskkonnaametil Viru regioonis) puuduvad andmed Narva linnas ja selle lähipiirkonnas teostatud müra ja vibratsiooni mõõtmiste kohta (Lisa 17). Virumaa Tervisekaitsetalituse andmetel ei ole esitatud kaebusi Narva linna liikluse poolt põhjustatud müra ja vibratsiooni kohta (Lisa 18). Eesti Raudtee AS on tellinud müra mõõtmisi Narvas, kuid praeguseks on need tööd aegunud (Lisa 19).

Vastavalt 05.05.2004 vastu võetud "**Välisõhu kaitse seaduse**" (RT I 2004, 43, 298) § 134 (1) on tiheasustusega piirkonna kohaliku omavalitsuse organ kohustatud koostama välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava ning kooskõlastama selle Tervisekaitseinspeksiooniga. Sotsiaalministri määruse nr 87, 29.06.2005 "**Välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava sisule esitatavad miinimumnõuded**" lisa 1 sätestab välisõhu strateegiste mürakaartide ja tegevuskavade esitamise ajakava, mille kohaselt **on strateegilise mürakaardi esitamise tähtpäev Narvas 30.06.2012 ning tegevuskava esitamise tähtaeg 18.07.2013.**

3.9.2 Õhusaaste

Narva linnas aadressil Tuleviku tänav 6 (Peetri platsist ca. 100 m põhja poole) asub välisõhu seirejaam (Joonis 16) mis kuulub Keskkonnaministri määruse nr 50, 30.07.2002 "**Riiklike keskkonnaseirejaamade ja -alade määramine**" (RTL 2002, 91, 1413) alusel riiklike välisõhu seirejaamade hulka (koordinaadid X=6588817; Y=686071). Jaam teostab riikliku õhuseire raames välisõhu pistelisi mõõtmisi, kasutades märgkeemia meetodeid. Pisteliselt mõõdetakse **vääveldioksiidi (SO₂), lämmastikdioksiidi (NO₂), vesiniksulfiidi (H₂S) ja formaldehüüdi (HCHO)** sisaldust välisõhus. 2008. aastasse oli planeeritud täisautomaatse õhuseirejaama rajamine Narva, mille eesmärk on anda ööpäevaringne ülevaade saastetasemetest Põhja-Eesti piirkonnas. Täna ei ole veel nimetatud õhuseirejaam mõõtmisi alustanud.

Välisõhu kvaliteedi hindamiseks ja kontrollimiseks vajalikud saastatuse taseme piir- ja sihtväärtused ning saastetaluvuse piirmäärad on sätestatud Keskkonnaministri määrusega nr 115, 07.09.2004 “Välisõhu saastatuse taseme piir-, sihtväärtused ja saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase” (RTL 2004, 122, 1894).

Tabel 3 annab ülevaate õhukvaliteeti määravate parameetrite seadusega reguleeritud piirväärtustest.

Tabel 3

Keskkonnaministri määrusega nr 115, 07.09.2004 “Välisõhu saastatuse taseme piir-, sihtväärtused ja saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase” kehtestatud saasteainete piirväärtused, keskmine tase ja häiretase.

Nimetus	Valem	Saastatuse taseme piirväärtus ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)				Häiretase ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Keskmine tase ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
		Ühe tunni keskmine (SPV_1)	8 tunni keskmine (SPV_8)	24 tunni keskmine (SPV_{24})	Kalendriaasta keskmine (SPV_a)		
Divesiniksulfiid	H_2S	8		8			
Formaldehüüd (metanaal)	HCHO	100		50			
Lämmastikdioksiid ja lämmastikoksiidid	$\text{NO}_2 + \text{NO}_x$	200 ^{3,4}			40 ⁵ /30 ⁶	400 ⁷	
Vääveldioksiid	SO_2	350 ⁸		125 ⁹		500 ⁷	
Süsinikmonooksiid	CO		10				
Osoon	O_3					240 ¹⁰	180 ¹¹
Peentolm	PM_{10}			50 ¹²	40 (20) ¹³		
Benseen					5 ¹⁴		

³ Piirväärtust ei tohi ületada välisõhu kvaliteedi pideva seire korral rohkem kui 18 korda kalendriaasta jooksul, piirväärtuse rakendamise tähtaeg: 01.01.2010.

⁴ Saastetaluvuse piirmäär ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) alates 01.01.2006 – 20% (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2007 – 15% (30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2008 – 10% (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2009 – 5% (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2010 – 0% (0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

⁵ Saastetaluvuse piirmäär ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) alates 01.01.2006 – 20% (8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2007 – 15% (6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2008 – 10% (4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2009 – 5% (2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2010 – 0% (0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

⁶ Taimestiku kaitseks rakendatav saastatuse taseme kalendriaasta keskmine piirväärtus

⁷ Mõõdetuna kolme järjestikuse tunni jooksul.

⁸ Piirväärtust ei tohi ületada välisõhu kvaliteedi pideva seire korral rohkem kui 24 korda kalendriaasta jooksul.

⁹ Piirväärtust ei tohi ületada välisõhu kvaliteedi pideva seire korral rohkem kui 3 korda kalendriaasta jooksul.

¹⁰ Ühe tunni keskmine häiretase.

¹¹ Osoonisaldusest teavitamise ühe tunni keskmine tase.

¹² Piirväärtust ei tohi ületada välisõhu kvaliteedi pideva seire korral rohkem kui 35 korda kalendriaasta jooksul, alates 01.01.2010 7 korda kalendriaasta jooksul.

¹³ Saastetaluvuse piirmäär ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) alates 01.01.2006 – 40% (8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2007 – 30% (6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2008 – 20% (4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2009 – 10% (2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2010 – 0% (0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

¹⁴ Inimese tervise kaitseks rakendatav kalendriaasta keskmine piirväärtus. Saastetaluvuse piirmäär alates 01.01.2006 – 80% (4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2007 – 60% (3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2008 – 40% (2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2009 – 20% (1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), 01.01.2010 – 0% (0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Riikliku keskkonnaseire alamprogrammi välisõhu seire "Välisõhu seire 2007" (2008) aruande alusel ei ületanud divesiniksulfiidi kontsentratsioon Narvas 2007. a seadusega kehtestatud piirväärtust (Tabel 3). Maksimaalseks vesiniksulfiidi sisalduseks välisõhus mõõdeti $5,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ööpäevakeskmine (24 tunni keskmine) kontsentratsioon oli $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ka 2006. aastal ei ületatud vesiniksulfiidi piirväärtust välisõhus.

Maksimaalseks formaldehüüdi (HCHO) kontsentratsiooniks Narvas Tuleviku tänaval mõõdeti $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$, (16.05.2007), ööpäevakeskmine kontsentratsioon 2007. aastal jäi tunduvalt madalamale: $5,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

2007. aastal ei mõõdetud Narvas Tuleviku tänava seirejaamas sarnaselt 2006. aastaga ühtegi vääveldioksiidi (SO_2) ööpäevakeskmist piirväärtust ületavat kontsentratsiooni. Maksimaalseks 24 tunni keskmiseks kontsentratsiooniks mõõdeti $30,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (26.11.2007), keskmine kontsentratsioon oli kolm korda madalam: $9,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Lämmastikdioksiidi (NO_2) sisaldust välisõhus limiteerivad tunnikeskmine ja aastakeskmine piirväärtus, mis on toodud tabelis 3. 2007. aastal oli maksimaalne 24 tunni keskmine lämmastikdioksiidi kontsentratsioon Narvas Tuleviku tänava seirejaamas $30,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (26.11.2007). 2007. aasta ööpäeva keskmine NO_2 sisaldus välisõhus oli $25,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Seega ei toimunud 2007. aastal Tuleviku tänaval ühegi mõõdetava parameetri osas kontsentratsioonide ületamisi kehtestatud normidest. Ületamisi ei ole toimunud ka vähemalt 2007. aastale eelnenud paaril aastal (Keskkonnaseire riiklik programm, välisõhu seire allprogramm).

Ajavahemikul 07.09-14.09.2007 teostas liikuv õhulabor Peetri platsil prioriteetsete saasteainete (SO_2 , NO_2 , CO , O_3 , PM_{10}) kontsentratsioonide mõõtmist. Mõõtepunkti koordinaadid olid $X=6589503$ ja $Y=738330$ (L-Est `97).

Meteoroloogilised tingimused mõõteperioodil, mõõteperioodi keskmine:

- Välisõhu temperatuur $10,7 \text{ }^\circ\text{C}$;
- Suhteline õhuniiskus $77,7 \%$;
- Valdavalt puhusid põhjakaarte tuuled;
- Tuule kiirus $0,5 \text{ m/s}$.

Süsinikoksiidi üheks olulisemaks emissiooniallikaks on transport. Süsinikoksiidi (CO) maksimaalseks tunnikeskmiseks ja ööpäevakeskmiseks kontsentratsiooniks mõõdeti vastavalt $1,1$ ja $0,3 \text{ mg}/\text{m}^3$. Maksimaalne 8 h libisev keskmine mõõdeti 08.09.2007 öösel $0,6 \text{ mg}/\text{m}^3$. Süsinikoksiidi maksimaalsed 8 tunni libisevad keskmised kontsentratsioonid mõõteperioodil olid madalamad alumisest hindamispiirist, milleks on $5 \text{ mg}/\text{m}^3$.

Lämmastikdioksiidi maksimaalne tunnikeskmine ja ööpäevakeskmise kontsentratsioon oli vastavalt $50,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ja $16,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Mõõteperioodi keskmine lämmastikdioksiidi sisaldus välisõhus oli $12,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Lämmastikdioksiidi maksimaalsed tunnikeskmsed kontsentratsioonid mõõteperioodil olid madalamad alumisest hindamispiirist $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ehkki lämmastikdioksiidi piirväärtusi ei ületatud 2007. aastal, nähakse tulevikus suurt probleemi kasvavas liikluses, suurematel ristmikel võivad suure tõenäosusega hakata toimuma piirväärtuste ületamised.

Vääveldioksiidi maksimaalne tunnikeskmine ja ööpäevakeskmise kontsentratsioon oli vastavalt $27,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ja $4,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Mõõteperioodi keskmine vääveldioksiidi sisaldus välisõhus oli $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vääveldioksiidi tunnikeskmsed ja ööpäevakeskmsed kontsentratsioonid mõõteperioodil olid madalamad alumisest hindamispiirist $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Praeguseks on vedelkütustele kehtestatud suhteliselt ranged väävlisisalduse normid, mille mõju kajastub ka seiretulemustes: aastakeskmsed kontsentratsioonid on aastatega tunduvalt vähenenud. Normide edasine karmistumine lähitulevikus lubab prognoosida ka saastetasemete jätkuvat langust, ehkki liiklusvahendite arvu jätkuv kasv võib langust mõnevõrra pidurdada.

Osooni (O_3) maksimaalne tunnikeskmine ja ööpäevakeskmise kontsentratsioon oli vastavalt $65,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ja $41,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Maksimaalne 8 h libisev keskmine mõõdeti 11.09.2007 $65,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Mõõteperioodi keskmine osooni sisaldus välisõhus oli $34,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Lisaks Tabelis 3 toodud osooni häire- ja keskmisele tasemele, on keskkonnaministri määrusega nr 115, 07.09.2004 "Välisõhu saastatuse taseme piir-, sihtväärtused ja saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase" kehtestatud osooni saastatuse taseme sihtväärtused. Inimese tervise kaitseks rakendatav saastatuse taseme sihtväärtus (SSV), mida arvutatakse kõrgeima 8 tunni keskmise väärtusena ühes kalendriaastas, arvutatuna libisevate (üksteise suhtes tunnise nihkega algavate) 8-tunniste perioodide keskmiste väärtuste põhjal, on 120, kusjuures nimetatud sihtväärtust ei tohi ületada rohkem kui 25 päeval kalendriaasta jooksul, arvutatuna kolme aasta keskmisena. Sihtväärtuse saavutamise aasta on 2010 (Sihtväärtuste järgimist hinnatakse selle aasta 1. jaanuarist alates. See tähendab, et 2010 on esimene aasta, millest alates määratud parameetreid kasutatakse vastavalt vajadusele kas kolme või viie järgneva aasta sihtväärtuste järgimise arvutamiseks).

Peentolmu (PM_{10}) maksimaalne tunnikeskmine ja ööpäevakeskmise kontsentratsioon oli vastavalt $79 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ja $28,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Mõõteperioodi keskmine peentolmu sisaldus välisõhus oli $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Kolmel juhul ületasid ööpäevakeskmsed peentolmu kontsentratsioonid alumist hindamispiiri $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ülemist hindamipiiri $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ei ületatud kordagi.

23.10.2007 - 7.11.2007 toimus passiivproovlite abil ka benseeni sisalduse määramine Narva linna õhus (Tabel 4):

Tabel 4
Benseeni kontsentratsiooni määramise kohad ja tulemused.

Koht	Koordinaadid (L-Est `97)		Kontsentratsioon µg/m ³
	X	Y	
Grafovi tn, Ida-Virumaa KKT	6589026	738737	0,70
Tallinna mnt, ringtee	6589516	738206	0,92
Kreenholmi tn	6589325	737551	0,93

Maksimaalne perioodikeskmise (23.10-07.11.2007) benseeni kontsentratsioon Narvas mõõdeti mõõtepunktis nr 3 Kreenholmi tänaval 0,93 µg/m³. Benseenile on kehtestatud aastakeskmise piirväärtus 5 µg/m³, millest mõõdetud kontsentratsioonid tunduvalt madalamaks jäid, seega pole alust arvata, et vastavat piirväärtust aasta lõikes ületatakse. Tulemused olid madalamad ka alumisest hindamiskiirist 2 µg/m³.

Ülaltoodud andmetest nähtub, et 2007. aastal jäi õhukvaliteet normide piiresse, seadusega paika pandud piirväärtuste ületamisi mõõdetavate komponentide osas ei toimunud. 2006. ja 2005. aastal jäi samuti õhukvaliteet mõõdetavate parameetrite osas normide piiresse, kuid nt 2003. ja 2004. aastal toimus formaldehüüdi ööpäevakeskmise saastatuse taseme piirväärtuse (50 µg/m³) ületamine mõlemal aastal kokku 8 korral, maksimaalseks ööpäevakeskmiseks kontsentratsiooniks mõõdeti vastavalt 113 µg/m³ ja 86,1µg/m³. 2003. aastal toimus ka divesiniksulfiidi ööpäevakeskmise kontsentratsiooni piirväärtuse (8 µg/m³) ületamine kokku 4 korral, maksimaalseks ööpäevakeskmiseks kontsentratsiooniks mõõdeti 10 µg/m³). Formaldehüüdi ja divesiniksulfiidi puhul on tegemist kohalikule tööstusele iseloomulike saasteainetega, mis pärinevad paiksetest saasteallikatest, transpordiga neil suurt pistmist ei ole.

Lisaks Tuleviku tänaval toimuvale välisõhu kvaliteedi pistelisele mõõtmisele on Ida-Virumaa Keskkonnateenistuse (praeguse Keskkonnaameti Viru regiooni) andmetel välisõhu mõõtmisi teostanud ka mitmed Narvas asuvad ettevõtted.

Keskkonnainspektsiooni Ida regiooni andmetel on neile laekunud üks kaebus Narva linna liiklusest põhjustatud õhukvaliteedi kohta (Lisa 20). Kaebus on esitatud 2008. aasta märtsis Narva Korterühistute Ühenduse poolt seoses Eesti Raudtee AS diiselveurite töötavate mootoritega seismisega Puškini ja Joala tänavat ühendava jalakäijate ülekäigusilla all. Eesti Raudtee AS vastuskiri kaebusele on Lisas 21. Eesti Raudtee AS kirja nr 9.5.4-1/1853, 19.03.2008 kohaselt ei ületa veduritest pärit heitgaasid Eestis lubatud piirnorme.

Eesti Raudtee AS-le tehtud päringule, mis puudutas muuhulgas õhukvaliteedi seiret, saadi vastuseks, et Eesti Raudtee AS on teostanud õhukvaliteedi mõõtmisi Narvas, kuid tänapäeval on kasutusel juba

teistsugused vedurid, milledest pärinevad õhusaaste emissioonid arvatavasti erinevad mõõtmisperioodil emiteeritavatest kontsentratsioonidest (Lisa 19).

3.10 VIBRATSIOON

14.06.1995 vastu võetud **Rahvatervise seaduse** (RT I 1995, 57, 978) § 4 sätestab elukeskkonna- ja tervisekaitse põhinõuded, mille kohaselt ehitised, rajatised ja transpordivahendid peavad olema projekteeritud ning ehitatud nii, et nende sihipärane kasutamine soodustaks tervise säilimist ning arvestaks liikumispuudega inimeste vajadusi. Samuti ei tohi müra-, vibratsiooni-, ultraheli- ja infrahelitasest esile kutsuda tervisehäireid ning peab vastama puhke- ja olmetingimustele kehtestatud nõuetele.

Transpordivahendid suruvad dünaamilise koormamise käigus perioodiliselt kinni pinnast, mille võnked levivad algul vertikaalselt maa sisse, et tõusta siis pisut kaugemal (raudteest, maanteest, tänavast) uuesti maapinnale. Selle tõttu on tüüpiline vibratsioonile see, et vibratsiooniallika (rong ja rööbastee, autod ja teed) vahetus läheduses toimub vibratsioonitaseme järsk langus, mis natuke kaugemal hakkab juba aeglasemalt vähenema. Mõnel juhul ei vähene vibratsioon teest eemaldumisel, vaid jääb samale tasemele või isegi tõuseb. Viimasel juhul on tegemist hästi vetruva pinnasega (sageli turbapinnas), kus isegi väikesest vibratsioonist tekivad hästi suured võnked – tekib omapärane resonantsnähtus (A. Käär, 2005).

Liiklusest põhjustatud vibratsioon sõltub tee olukorrast: vibratsiooni teket põhjustavad teekatendis esinevad **praod, augud, ka arvukad kanalisatsioonikaevud** teel, millest sõiduki ülesõites võnkumised tekkivad. Lisaks sõltub vibratsioon (A. Käär, 2005):

- **Sõiduki kaalust** (telje koormusest). Suured veoautod ja bussid on peamised vibratsiooni tekitajad, tavalised väikesed sõiduaudod tekitavad harva tuntavat vibratsiooni;
- **Sõiduki kiirusest**. Sõiduki kiiruse mõju vibratsiooni tekkimisele oleneb teekatte konstruktsioonist (ebatasasustest). Üldiselt, mida ebatasasem ja konarlikum tee, seda rohkem mõjutab sõiduki kiirus vibratsiooni suurust;
- **Sõiduki konstruktsioonist**. Sõidukid, millel nn air-bag vedrustus, indutseerivad suurematel kiirustel rohkem vibratsiooni kui lehtvedru konstruktsiooniga sõidukid;
- **Pinnase tüübist ja kihilisusest**. Jäikades pinnastes ei levi nii kergesti vibratsioon kui pehmetes (nt savi, turvas) pinnastes. Liikluse poolt tekitatud vibratsioon on väga suur aladel, mis levivad üle 7 m paksustel savipinnastel;
- **Aasta-ajast**. Kanada (Montreal) kogemuse põhjal suureneb vibratsioonialaste kaebuste arv kevadel. Arvatakse, et põhjavee taseme tõusuga suurenevad vibratsiooni tasemed;
- **Vibratsiooni mõõtepunkti kaugusest vibratsiooni allikast**. Vibratsiooni tase väheneb üldiselt vibratsiooni allikast kaugenedes vibratsiooni "energia" vähenemise ning pinnase viskoossuse ja hõõrdumise tõttu;
- **Hoone konstruktsioonist** jne.

Nimetatud tegurid on üksteisest sõltumatud ning üheselt pole võimalik määratleda nendevahelist suhet.

Vibratsioon toimib eeskätt närvisüsteemile ja veresoonekonnale, toime sõltub vibratsiooni tugevusest (võnkesagedusest ja –amplituudist). Vibratsioon võib põhjustada ehitiste, masinate, laevade, lennukite jm tarindite kahjustusi ning isegi purunemist, eriti resonantsi puhul.

Sotsiaalministri määrusega nr 78, 17.05.2002 „**Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid**“ (RTL 2002, 62, 931) kehtestatakse inimeste tervisekahjustuste ja ebaseadlike aistingute vältimiseks üldvibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid. Määruse § 3 sätestab üldvibratsiooni piirväärtused, mille kohaselt üldvibratsiooni tunnussuurus on summaarne korrigeeritud vibrokiirendus (a_v) või selle logaritmiline tase (L_{av}) detsibellides. Üldvibratsiooni piirväärtuste aluseks on ISO 2631-2:1989 baasköber. Vibratsiooni piirväärtused päeval (07.00–23.00) ja öisel (23.00–07.00) ajal on esitatud tabelis 5.

Tabel 5

Vibratsiooni piirväärtused.

Olemasolevad hooned ja ruumid	Vibratsiooni toimeaeg	Vibro-kiirenduse a_v piirväärtused, (m/s^2)	Vibro-kiirenduse tasemete L_{av} piirväärtused, (dB)	Baaskövera koefitsient
1. Elamute, ühiselamute ja hoolekandeesutuste, koolieelsete lasteasutuste elu-, rühma- ja magamistoad	Päeval Öösel	$1,26 \times 10^{-2}$ $8,83 \times 10^{-3}$	82 79	2,0 1,4
2. Majutusettevõtete majutusruumid	Päeval Öösel	$1,26 \times 10^{-2}$ $8,83 \times 10^{-3}$	82 79	2,0 1,4
3. Tervishoiuteenuse osutamise ruumid, va haiglapaladid	Ööpäevaringselt	$1,26 \times 10^{-2}$	82	2,0
4. Haiglapaladid	Ööpäevaringselt	$8,83 \times 10^{-3}$	79	1,4
5. Õppeasutuste ruumid, kus toimub õppetöö	Päeval	$1,26 \times 10^{-2}$	82	2,0
6. Bürood ja haldushooned	Päeval	$2,52 \times 10^{-2}$	88	4,0

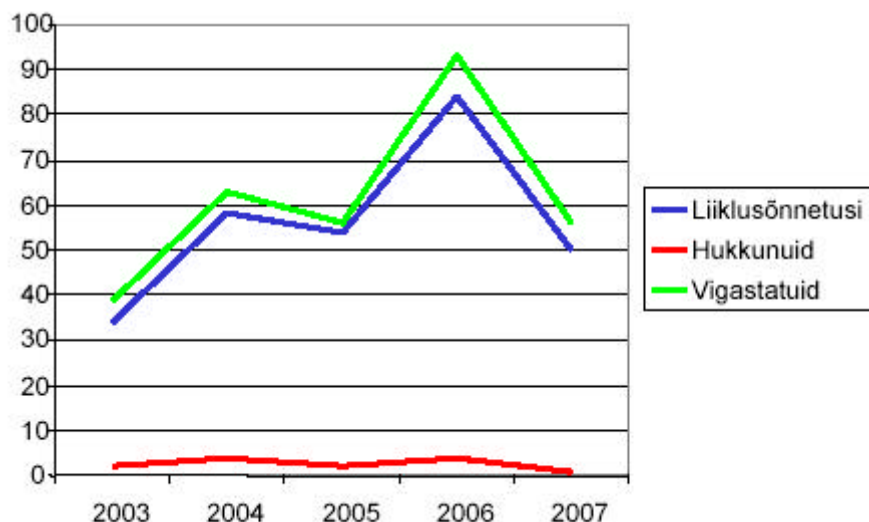
Arengukava kohaselt kujutab põhjustab Narva linna läbiv raudtee lubatust kõrgema müra- ja vibratsioonitaseme, mis halvendab raudteeäärsete elanike elukvaliteeti.

Narva Linnavalitsuse ja Ida-Virumaa Keskkonnateenistuse (praeguse Keskkonnaameti Viru regiooni) andmeil ei ole Narvas teostatud vibratsiooniseiret (Lisa 17) ning Virumaa Tervisekaitse andmeil puuduvad kaebused Narva linnas liiklusest põhjustatud vibratsiooni kohta (Lisa 18).

3.11 TURVALISUS

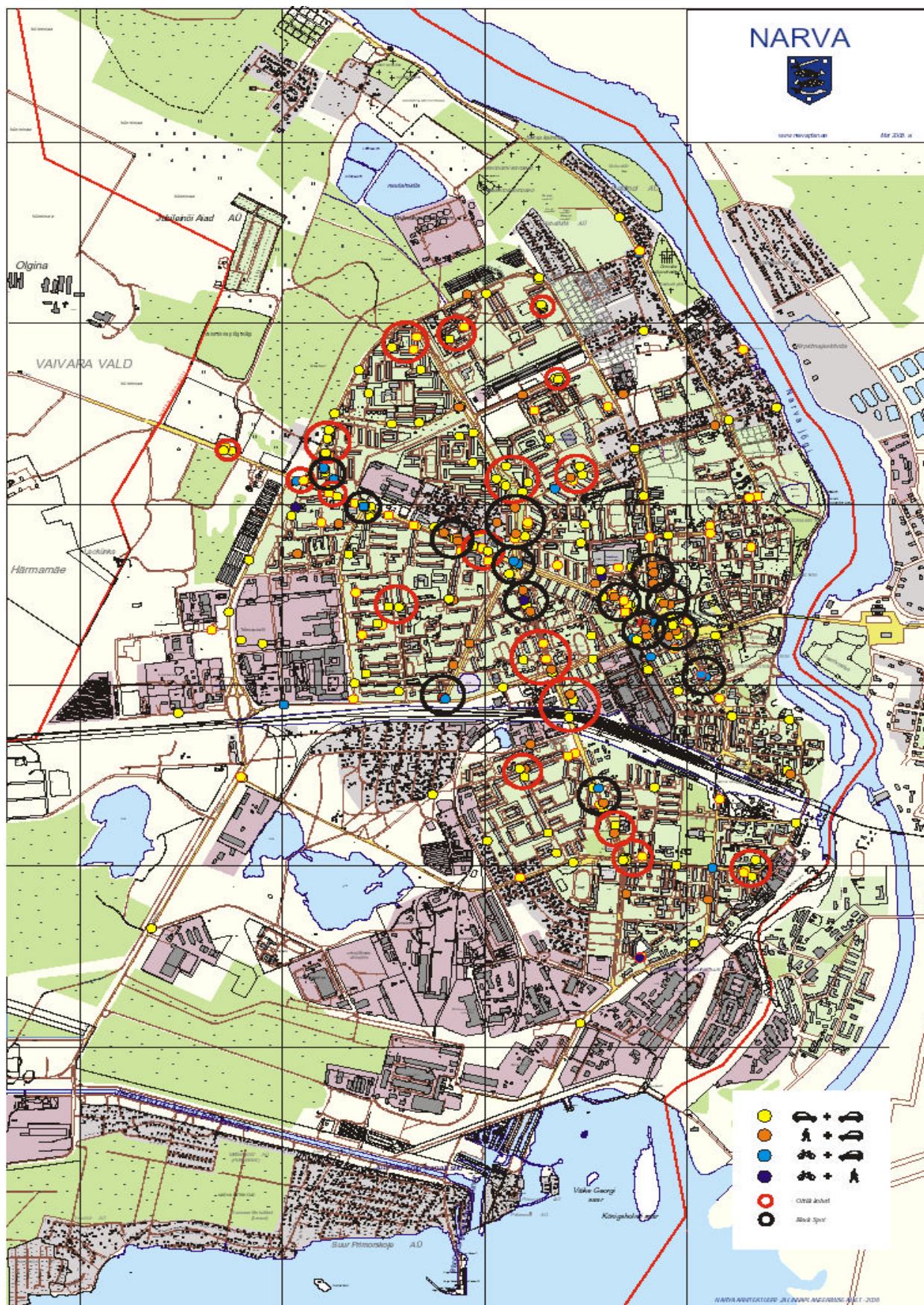
Turvalisuse liikluses määrab ära sõidukijuhtide, kuid ka kergliiklejate käitumine teel ja tänaval ning teiselt poolt linna tee- ja tänavavõrgustiku infrastruktuur, mis mõjutab ja kujundab liiklejate käitumisharjumusi. Liiklejate hooletu käitumine, mis on seotud liiklusviisakuse kadumise ja juhtimiskultuuri halvenemisega, põhjustab liiklusõnnetuste toimumisi ning halvemal juhul kaasnevad õnnetused inimvigastustega või hukkunutega.

Narva linna tänavad on võrreldes teiste Eesti linnadega suhteliselt laiad, soodustades kiiruseületamisi. Narva liiklusõnnetuste arvu iseloomustab aastate lõikes ebastabiilsus, kuid tendents näitab liiklusõnnetuste üldarvu kasvu. See on seletatav liiklusvahendite ja sellest tingitud liiklusintensiivsuse tõusuga Narvas. Näiteks 2003. aastal toimus Maanteeameti andmeil linnas 34 liiklusõnnetust 39 vigastatuga ja 2 hukkunuga, 2006. aastal 84 liiklusõnnetust 93 vigastatuga ja 4 hukkunuga ning 2007. aastal 50 liiklusõnnetust 56 vigastatuga ja 1 hukkunuga (Joonis 17).



Joonis 17. 2003-2007 Narvas toimunud liiklusõnnetused ning kaasnenud vigastatud ja hukkunud inimesed (Maanteeamet ja Narva linna liiklusohutusprogramm 2009-2013, 2008).

Liiklusõnnetustes hukkab igal aastal keskel läbi 1-4 inimest. Jaotades inimkannatanutega liiklusõnnetused liikidesse, ilmneb, et kõige enam juhtub liiklusõnnetusi jalakäijatega. 2007. aastal toimunud 50 liiklusõnnetusest 33 oli põhjustatud liiklusvahendi otsasõidust jalakäijale, kusjuures 18 ülekäiguradadel. Kokkupõrkeid mopeedi või jalgrattaga oli 9. Möödunud kuue aasta jooksul on toimunud 164 õnnetust jalakäijatega, milles sai vigastada 159 inimest ning hukkus 9 inimest. Kokku sai ajavahemikul 2003-2007 307 inimest Narvas liikluses vigastada ning hukkus 13 inimest. Seega kõikidest surmaga lõppenud õnnetustest 60% on seotud jalakäijatega (Maanteeamet).



Joonis 18. Narva linnas toimunud liiklusõnnetused 2003-2007 (Narva linna liiklusohutusprogramm 2009-2013, 2008).

Vaadates Narva linnapilti (Joonis 18), ilmneb, et kõige rohkem on toimunud jalakäijatega liiklusõnnetusi Tallinna maanteel, Kreenholmi tänaval, Puškini tänaval ja Kerese tänaval. Liiklusõnnetuste põhjusteks on mootorsõidukijuhi hooletu käitumise kõrval ka reguleerimata ülekäigurajad, ülekäiguradade halb valgustatus, helkurite vähene kasutamine. Jalgratturid on sattunud õnnetustesse enim Tallinna maanteel. Inimkannatanuid on kõige rohkem olnud Tallinna maanteel, Kangelaste prospektil, Rahu tänaval ning Kreenholmi tänaval.

Maanteeameti andmetel on alates 2002. aasta algusest kõige väiksema liikluses hukkunute arvuga 12 kuu pikkune periood novembrist 2006 kuni oktoobrini 2007, mil linnas ei hukkunud liiklusõnnetustes ühtegi inimest. Kõige ohvriterohkemal perioodil hukkus 5 inimest 12 kuu jooksul, see oli septembrist 2005 kuni augustini 2006. Alates 2002. aastast väikseima inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvuga 12 kuu pikkune periood oli 2002. aasta oktoobrist 2003. aasta septembrini, mil Narvas registreeriti 30 liiklusõnnetust. Märtsist 2006 kuni veebruarini 2007 toimus Narvas kokku 86 inimkannatanutega liiklusõnnetust.

Kui võrrelda liiklusõnnetuste tagajärgede osatähtsust kõigi liiklusõnnetuste hulgas, siis võttes aluseks arvestuse 10 000 elaniku kohta, paigutub Narva teiste Eesti linnade suhtes statistiliselt enam-vähem keskele (Tabel 6).

Tabel 6.

Liiklusõnnetuste ja hukkunute arv 10 000 elaniku kohta (Maanteeamet)

Aasta Linn	2005		2006		2007	
	Liiklus- õnnetused	Hukkunud	Liiklus- õnnetused	Hukkunud	Liiklus- õnnetused	Hukkunud
Tallinn	16,5	0,43	16,5	0,56	14,5	0,63
Tartu	20,3	0,3	16,6	0,2	17,2	0,49
Kohtla- Järve	3,5	0,21	4,8	0,44	4,8	0,22
Narva	8,0	0,45	12,5	0,6	7,5	0,15

4. ARENGUKAVA VASTAVUS SEADUSANDLUSELE

4.1 ARENGUKAVA VASTAVUS IDA-VIRU MAAKONNAPLANEERINGULE, IDA-VIRU MAAKONNAPLANEERINGU TEEMAPLANEERINGULE “ASUSTUST JA MAAKASUTUST SUUNAVAD KESKKONNATINGIMUSED”, NARVA LINNA ÜLDPLANEERINGULE 2000-2012, TRANSPORDI ARENGUKAVALE 2006-2013, EESTI ÜHISTRANSPOORDI ARENGUPROGRAMMILE 2006-2010, EESTI RAHVUSLIKULE LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMILE 2003-2015, NARVA LINNA LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMILE 2009-2013, IDA-VIRUMAA ARENGUSTRATEEGIALE AASTATEKS 2005-2013, NARVA LINNA ARENGUSTRATEEGIALE 2020, NARVA LINNA ARENGUKAVALE 2008-2011 JA NARVA LINNA TÄNAVATE REKONSTRUEERIMISE JA ARENGU PROGRAMMILE AASTAKS 2004-2014 (EELNÕU).

4.1.1 Arengukava vastavus Ida-Viru maakonnaplaneeringule

Ida-Viru maakonnaplaneering on kehtestatud Ida-Viru Maavanema korraldusega nr 282, 21.01.1999.

Ida-Viru maakonnaplaneeringu kohaselt on maakonna maanteede võrk piisava tihedusega tagamaks majanduse vajadusi, vajalikuks võivad osutuda siiski ümbersõidud linnadest, eelkõige Narvast seoses planeeritava Narva jõe uue sillaga. Maakonnaplaneeringu järgi on peamiseks prioriteediks teekatete regulaarne taastusremont, hooldetööd ja avariiohtlike teelõikude ning sildade ümberehitused.

Maakonnaplaneeringuga on kavandatud põhimaantee nr 1 Tallinn-Narva (E20) rekonstrueerimine kiirteeks (I klassi teeks) ning Tallinn-Narva maantee Narva ümbersõidu (12 km) väljaehitamine koos üle Narva jõe viiva uue sillaga.

Vajalik on tagada avaliku transpordi kättesaadavus kõikidele asulate klassifikatsioonis määratletud keskustele ja eraldiasuvatele küladele.

Arenguperspektiividest lähtudes on Teede- ja Sideministeeriumi andmetel tõenäoline transiitvedude kasv raudteel 5-8 % aastas, mis nõuab Tapa-Narva raudteeliinil teise raja ehitamist. Ehitus toimub raudtee oleva maaeralduse piires. Soldino raudteejaamas on võimalik välja ehitada raudtee sorteerimis-ümberlaadimis-jaam, ladude kompleks.

Seoses transiidi kui maakonna arengukavas määratletud prioriteetse tegevusala eeldatava kasvuga on vajalik Narva raudtee piirijaam.

Rahvusvaheliseks väikesadamaks kujuneb Narva jõel ehitatav Narva Linnasadam, seega on plaanis jõetranspordi igakülgne arendamine.

Ida-Virumaa maakonna põhjarannikut läbib rahvusvahelise rannikuraja E-9 (Euromatkaraja) trass, mis on välja töötatud Eesti Matkaliidu Euroradade komisjoni poolt. Matkarada läbib põhjaranniku valdade

looduslikult kaunimaid ja kultuurilis-ajaloolisi paiku ning ühendab arvukaid loodus- ja kultuurimälestisi. Matkarada kulgeb mööda Eesti põhjarannikut kuni Narva-Jõesuuni ja sealt edasi Narva kuni maantee piirisillani mööda jõe äärt.

Rahvusvaheliseks suhtlemiseks on vajalik ehitada Ida-Virumaale kaks lennuvälja. Nendeks üheks saab ära kasutada Narva lennuvälja Vaivara vallas suurusega ca. 35 ha Jõhvi-Narva maantee ääres.

Arvestades seda, et Narva jõgi on piiritsoonis, pole Ida-Viru maakonnaplaneeringus pakutud jõe puhkeotstarbelist kasutust, küll aga heanaaberlike suhete väljaarendamisel on Narva jõel suur potentsiaal turismiteena.

Ida-Viru maakonnaplaneeringu kohaselt pole transpordivahenditest tingitud õhusaaste üldiselt problemaatiline, v.a Narva linn, mida läbib arvukas transiit ning Tallinn-Narva maantee lähialad.

Arengukavaga kavandatavad tegevused on üldjoones kooskõlas Ida-Viru maakonnaplaneeringuga, välja arvatud kolmes osas.

- **Ida-Virumaa maakonnaplaneeringu järgi on põhimaantee nr 1 (E20) Tallinn-Narva kavas rekonstrueerida ja välja ehitada kiirteeks, Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 seda ei käsitle. Ebakooskõla on põhjendatud, kuna koostamisel oleva Ida-Virumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu “E20/T1 Tallinn-Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi - Narva lõigus ja Vodava - Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine” kohaselt on kavandatud uus Tallinn-Narva maantee ümbersõit üsna kaugele põhja poole Narva linna ning ei puuduta seetõttu seda otseselt.**
- **Seoses transiidi kasvuga näeb maakonnaplaneering ette Narva raudtee piirijaama rajamist, mis ei leia kajastust arengukavas. Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri ja Linnaplaneerimise Ameti peaarhitekt Peeter Tambu sõnul ei planeeri Narva linn sellele vaatamata uue piirijaama rajamist arengukavaga käsitletud perioodi jooksul.**
- **Maakonnaplaneering näeb ette Tapa-Narva raudteeliinil teise raja ehitamist, arengukavas see kajastamist ei leia. Arvestades Eesti Raudtee AS kirja nr 4-1.6.1/210-1-1, 19.02.2009 (Lisa 19), ei kavandata praeguste plaanide kohaselt teise rööpmepaari rajamist Narva-Peterburi suunal, seega on vastuolu igati põhjendatud.**

4.1.2 Arengukava vastavus Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule “Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”

Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering “Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused” on kehtestatud Ida-Viru Maavanema korraldusega nr 130, 11.07.2003.

Teemaplaneeringu järgi asub Narva linna territooriumil maakondliku (riikliku) tähtsusega **Narva väärtuslik maastik** (registri nr 17) pindalaga 470 ha. Tegemist on kultuurilis-ajaloolise maastikuga, mis asub Narva jõe kaldal. Ala tuumikuks on Hermanni kindlus. Teemaplaneering peab Narvas

oluliseks väärtuseks Kreenholmi manufaktuuri hooneid, Pimeaia parki ja alleed, Narva jõe kanjoni maastikukaitseala ning kalmistute piirkonda Narva põhjapiiril. Peamisteks ohufaktoriteks väärtuslike maastike säilimisel on Narva jõe kaldapiirkonna suletus, samuti Narva läbiv transiitliiklus ja tollitsoon Narva kesklinnas. Teemaplaneeringuga soovitatakse viia transiitliiklus kesklinnast välja ning avada külastamiseks Narva jõe kaldaäärne piirkond. Koostöös Venemaa võimudega soovitakse teha kättesaadavamaks ka Jaanlinna kindluse ja Kreenholmi Jaanlinna-poolse kvartali külastamine.

Teemaplaneeringu järgselt jääb Narva kirde- ja edelaossa perspektiivne kaitsemets, tuhaväljadest lõunas paiknev Kõrgesoo kujutab endast riikliku tähtsusega rohevõrgustiku tuumala olulist osa.

Arengukavaga kavandatavad tegevused on kooskõlas Ida-Virumaa maakonnaplaneeringuga “Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnaningimused”.

4.1.3 Arengukava vastavus Narva linna üldplaneeringule 2000-2012

Narva linna üldplaneering on kehtestatud Narva Linnavolikogu määrusega nr 92/49, 28.11.2001

2.2.3. Tänavad ja teed – üldplaneeringu ettepanekud.

Narvat võib perspektiivselt käsitleda lähtuvalt EPN-s (Eesti Projekteerimismõõdetes) toodud liigitusest kui polüfunktsionaalset, elanike paiknemiselt ja halduskorralduselt liigendatud ning teenindatava alana.

Üldplaneeringu kohaselt peab linna liikluskorraldus lahendama järgmisi eesmärgi:

- võimalikult ohutu ja sujuva liikluse tagamine vastuvõetavate kulutuste juures;
- auto- ja kergliikluse võimalikult suur eraldamine;
- omavahel lõikuvate ja põimuvate liiklusvoolude vähendamine.

Tänavatrasside ja -konstruktsioonide valikul tuleb lisaks tehnilis-majanduslikele nõuetele arvestada ka nende eeldatavat mõju keskkonnale nii ehitamise kui ka kasutamise ajal.

Üldplaneeringuga kavandatakse **transiitliikluse juhtimine linnast läbi piki raudteed rajatava uue maantee kaudu**. Üldplaneeringu koostamise käigus teostati transiiditrasside alternatiivide analüüs, mille tulemusena osutus sobivaimaks variant, mille järgi juhitakse transiitliiklus uuele, Rahu tänava ja Elektriijaama tee raudteeülesõidust kuni piiripunktini raudteega paralleelselt (lõuna pool) kulgevale maanteelõigule. Linna sissesõiduks kasutatakse esialgu Tallinna maanteed. Tallinna maantee ristumisel Rahu tänavaga juhitakse üldplaneeringu teostumisaasta esimeses etapis raskeliiklus linnast mööda piki Rahu tänavat kuni uue teelõiguni. Tasuvusuuringute tulemuste analüüsile põhinedes tuleb välja valida otstarbekaim variant Tallinna maantee ja rajatava maanteelõigu ühendamiseks. Koos kavandatud transiitteega on ette nähtud **uue silla ehitamine olemasoleva raudteesilla lõunaküljele**.

Üldplaneeringu üheks eesmärgiks on Narva ühistranspordi süsteemi edasiarendamine paindlikumaks ning mitmekesisemaks. Üldplaneeringuga kavandatakse minibussiliinide võrgustiku rajamine, mis võimaldab liinide koormust reguleerida vastavalt nädalapäevadele ning tipp tundidele. Minibusside peatuseid ei fikseerita.

Linnadevaheliseks kaugtranspordi liikideks jäävad kaugbussid ja rongid. Kaugliinide autobussijaama ning raudteejaama asukohta üldplaneeringuga ei muudeta. Nende baasil on ette nähtud kujundada ühistranspordi ühtne terminal, mille tähtsaimaks osaks on kogu ühistranspordisüsteemi hõlmava infosüsteemi juurutamine.

Uute alade planeerimisel tuleb parkimiskohad paigutada peamiselt kruntidele, vältides tänaval parkimist.

Üldplaneeringuga on tehtud ettepanek järgmiste teelõikude planeerimiseks:

- Ülesõit kergliiklusele (ka jalgrattaliiklusele) transiidikoridorist Tiimani ja 6. Paemurru tänavate lõikes (muudab kavandatava Paemurru puhkepargi hõlpsamini kättesaadavaks Kadastiku ja Pähklime piirkonna elanikele);
- Ülesõit kergliiklusele transiidikoridorist Võidu prospekti ja 2. Paemurru tänava lõikes (üldplaneeringu II järgus);
- Ülesõit autodele transiidikoridorist Puškini ja Joala tänava lõikes praeguse jalakäijate silla kohal (tagab parema ligipääsu linna lõunaosast kavandatavale linna ärikeskusele Vaksali tänava ümbruses);
- Vaksali tänava pikendus kuni Kerese tänavani. Eesmärgiks on Tallinna mnt liikluskoormuse vähendamine;
- Kangelaste prospekti pikendamine Narva-Jõesuu suunas kuni linnapiirini.

Kavandatavad transiidikoridori ülesõidud aitavad vähendada lõhet linnaruumis ning seovad linna lõuna- ja põhjapiirkonnad ühtseks tervikuks.

Liikluskorraldus ristmikel

Kõikidest linna magistraaltänavate ristmikest on eritasandilised risted ette nähtud ainult ristumisel Tallinn-Narva raudteega. Ühetasandilised ristmikud magistraaltänavavõrgul jagunevad foorjuhitavateks ja isereguleerivateks ristmikudeks. Peetri platsil asuv keskne olemasolev ringristmik asendatakse perspektiivis Narva kesklinna arhitektuurikonkursi võitnud võistlustöö ettepanekul kolme lähestikku asetseva foorjuhtimisega ristmikuga.

Liikluse sujuvuse tõstmiseks nähakse ette reguleeritavatel ristmikel adaptiivse ehk kohanduva foorjuhtimise juurutamine, kus anduritelt pidevalt saabuvate andmete alusel kohandub foorjuhtimisrežiim operatiivselt liiklusolukorra muudatustega.

Üksteisele järgnevad foorjuhtimisega ristmikud (eelkõige Tallinna maanteel) tuleb koordineerida rohelise laine põhimõttel, kusjuures koos koordineerimisega tuleb ette näha adaptiivjuhtimine. Adaptiivjuhtimise eesmärgiks nii rohelise laine trassidel kui ka üksikristmikel on ühissõidukite eelistamine, kuna seni Eestis kasutusel olevad ja autoliiklust soosivad rohelised lained halvendavad ühissõidukite liiklustingimusi.

2.2.4. Kergliikluse teed

Üldplaneeringu eesmärgiks kergliikluse osas on kergliikluse teede võrgustiku järk-järguline väljaarendamine. Võrgustik ühtib rohekoridoride võrgustikuga ning ühendab omavahel vaba aja veetmise kohti, teenindus-, äri- ning elamupiirkondi.

Üldplaneeringuga tehakse ettepanek kergliikluse tee rajamiseks paralleelselt Narva-Jõesuu tänavaga, ühendamaks Narva ja Narva-Jõesuu linna. Samuti kavandatakse kergliikluse tee piki Narva jõe kallast ning veehoidlat kulgevat kallasrada.

Üldplaneeringuga kavandatakse kergliikluse teed on kantud peatüki 2.1. Alternatiivsed arengustsenaariumid lk 20 joonisele nr 2. Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 järgne transpordi infrastruktuuri võrgustik.

2.2.5. Raudtee

Üldplaneeringuga raudtee asukohta ei muudeta. Praegune raudteesild on ette nähtud laiendada ja rekonstrueerida.

2.2.6. Laevatee ja sadam

Narva sadamate arendamise eesmärgiks on nii kohaliku veeliikluse arendamine kui ka laiem (sh rahvusvaheline) dimensioon. Üldplaneeringus määratletakse Kesklinna sadam jahisadamana, sadamasse jääb ka sõudebaas. Kulgu sadamad Narva veehoidlas määratletakse paadisadamatena ning on ette nähtud puhkeotstarbeliste turismisadamatena. Kuna Narva jõe Kreenholmi linnaossa jääv osa ei ole läbitav, kavandatakse jõe ja veehoidla vahelise lõigu läbimist pikemas perspektiivis treileritel.

Üldplaneeringuga ettenähtud tegevused linnaosade kaupa:

Siivertsi linnaosa

Pikemas perspektiivis on kavandatud järgmiste teelõikude rajamine: Puškini/Kangelaste tänava võimalik pikendus Narva-Jõesuu teega paralleelselt linna piirini ning võimalik linnast möödasõit uue teelõiguna (Tallinna maanteelt algava, Rahu tänavaga paralleelselt kulgeva, heitveepuhastist põhja poolt mööduva teena).

Puškini/Kangelaste tänava pikenduse rajamise järgselt jääb Narva-Jõesuu tänav eelkõige atraktiivseks kaldaäärseks turismiteeks, raskeliiklus ning Narva-Narva-Jõesuu vaheline transiitliiklus kulgeb piki Kangelaste tänava pikendust.

Tänavavõrk uuselamurajoonis lahendatakse detailplaneeringuga, kasutades võimalikult suures osas olemasolevaid teid. Kohustuslik on elamurajooni siseste teede äärde haljasriba rajamine. Uuselamurajooni sisesed teed rajatakse kõrvalteedena.

Pähklimäe linnaosa

Linnaosa sisesteks põhitänavateks jäävad Kangelaste prospekt ja Tallinna maantee. Kergliikluse teed kavandatakse korruselamute vahelistele aladele, ühendamaks elamuid kooli, lasteaia ja kauplustega. Linnaosa läbib võimalik perspektiivne linnast möödasõit (paralleelselt Rahu tänavaga).

Sutthoffi linnaosa

Jõesuu, Puškini ning Rakvere tänavad määratletakse põhitänavatena, ülejäänud tänavad kõrvaltänavatena. Purje tänava pikendusena on kavandatud silla rajamine Väikesele saarele. Jõesuu tänavale kavandatakse kergliikluse tee rajamine, samuti ühendab kergliikluse tee Daumani ja Jõesuu tänavat Pargi tee pikendusena. Kergliikluse tee rajatakse ka piki jõekallast.

Vanalinna linnaosa

Suur osa Vanalinnast on määratletud rahustatud liiklusega alana, jaotustänavatena määratletakse Hariduse, Vestervalli, Puškini, Rakvere tänavad ning Peterburi maantee. Üldplaneeringuga kavandatakse ühtlasi ka tihe kergliikluse teede võrgustik Vanalinnas.

Joaoru linnaosa

Üldplaneeringuga määratletakse jaotustänavateks Puškini ja Vaksali tänavad. Raja tänava piirkond kuulub Vanalinna ja linna kultuurikeskuse rahustatud liiklusega alasse. Kergliikluse teede võrgustik ühendab rajatavat lauluväljakut, avalikku supelranda, linna ärikeskust ning üldplaneeringuga kavandatavat ühistranspordi terminali (rajatakse autobussijaama ning raudteejaama baasil). Rugodivi kultuurimaja vastas olevale endisele hotelli krundile kavandatakse parkimismaja rajamist, mis teenindaks ka planeeritavat lauluväljakut.

Kerese linnaosa

Kerese linnaossa jääb uue kavandatava teelõiguna Vaksali tänava pikendus (Puškini tänavast kuni Kerese tänavani). Linnaosa läbib üldplaneeringu järgne põhitänav - Kreenholmi prospekt, säilib olemasolev eritasandriks kavandatava transiidikoridoriga. Põhitänavana on määratletud ka linnaosa piirav Tallinna maantee. Üldplaneeringuga kavandatakse kvartalisest kergliikluse teede rajamist Kerese pargi, Energia turu, Narva Kolledži, Peetri kooli ning Kerese tiigi piirkonnas.

Kalevi linnaosa

Linnaosa piirneb läänest ja lõunast põhitänavatega - Kangelaste prospekti ning Tallinna maantee. Kavandatakse kergliikluse teede võrgustiku rajamist, võimaliku parkla või parkimismaja asukoht on välja pakutud Hariduse tänava ääres, laskespordikompleksi kõrval.

Soldino linnaosa

Linnaosa põhjapiir - Tallinna maantee - määratletakse põhitänavana, Võidu, Tiimani ja Rahu tänavad jaotustänavatena. Piki Rahu tänavat juhitakse ka veokite liiklus. Tiimani tänava pikendusena kavandatakse kergliikluse eritasandrite rajamist, võimaldamaks jalakäijatele ning jalgratturitele otsetee Paemurru puhkeparkideni. Kergliikluse teed kulgevad elamukvartalite sees, pakkudes otseteed koolidesse ning Energeetiku spordikompleksi. Energeetiku spordikompleksi kõrvale, Tallinna maantee ning Võidu prospekti suubumiskohta, on kavandatud parkla või parkimismaja asukoht.

Kreenholmi linnaosa

Üldplaneeringu järgselt saab Kreenholmi linnaosa põhjapiiriks kavandatav transiittee, linnaosa läbib põhitänavana Kreenholmi prospekt. Linnaossa jääb kolm transiidikoridori eritasandristet, neist Joala tänava eritasandriste on kavandatud kergliiklusele. Kreenholmi linnaossa jääb ka rajatav transiittee sild ning olemasolevad kergliikluse sillad Kreenholmi saare juures. Kreenholmi staadioni kõrvale on kavandatud parkla. Linnaossa on kavandatud rajada mitmeid kergliikluse teid.

Paemurru linnaosa

Linnaosa põhjapiiriks saab kavandatav transiittee, läänepiiriks on Elektriijaama jaotus- ja veotänav. Elektriijaama tee äärde jääb kavandatav autokaravanide parkla ja puhkekoht. Võimaliku parkla asukohana on määratletud ka ala praeguse garaažiühistu Narva kohal. Tagamaks otseühenduse lähipuhkealaga, on kavandatud kergliikluse eritasandrite Tiimanni tänava pikendusena.

Elektriijaama linnaosa

Elektriijaama tee määratletakse jaotus- ja veotänavaks. Linnaosa läbib kavandatav Eesti Soojuselektriijaama kaudu kulgev Tartu maantee.

Kulgu linnaosa

Tiigi, Tehase ja Kulgu tänavad määratletakse veoliikluse teedena.

Veekulgu linnaosa

Kanali tänav määratletakse üldplaneeringuga jaotustänavaks, ülejäänud teed on kõrvaltänavad. Linnaossa jääb paadisadamana määratletud Kulgu sadam.

Kudruküla linnaosa

Linnaosa sisesed tänavad määratletakse kõrvaltänavatena.

Olgina linnaosa

Linnaosa sisesed tänavad määratletakse kõrvaltänavatena.

Transpordi arengukavas ei ole kajastatud Narva linna üldplaneeringus 2000-2012 ettenähtud uute tänavate ehitamist (nt Vaksali tänava pikendus, Kangelaste prospekti pikendus). Transpordi arengukavas on samas ette nähtud 6. Rohelise tänava pikendamise kuni Pähklikmäe tänavani, Puškini tänava pikendamine Narva heitveepuhastusjaamani (ehk Kalmistu tänavast kuni Karjamaa tänava pikenduse ning Karjamaa tänava laienduse projekteerimine), mida üldplaneeringuga ei ole kavandatud.

Üldplaneeringus kavandatud minibussiliinide võrgustiku rajamine ei kajastu transpordi arengukavas.

Üldplaneeringuga ettenähtud olemasoleva raudteesilla laiendamist ei ole ette nähtud transpordi arengukavas.

Kuna transpordi arengukava ei kajasta jõetranspordi puudutavaid tegevussuundi (need on ette nähtud Narva jõesadamate arengukavas aastateks 2009-2018), ei saa hinnata arengusuundade vastavust Narva linna üldplaneeringuga käsitletud vastavale temaatikale.

Muude tegevussuunad ja arenguplaanid on kooskõlas Narva linna üldplaneeringuga 2000-2012.

4.1.4 Arengukava vastavus Transpordi arengukavale 2006-2013

Transpordi arengukava 2006 – 2013 on kinnitatud Riigikogu 24.01.2007 otsusega ning muudetud Riigikogu 12.03.2008 otsusega.

Üldine eesmärk, mille suunas transpordipoliitika peab arenema ehk riiklik visioon transpordisektoris on lihtne:

Transpordisüsteem rahuldab inimeste ja kaupade liikumisvajaduse, olles seejuures efektiivne, ohutu ja keskkonnasõbralik.

Riikliku transpordisektori visioonini pürgimiseks on püstitatud kuus horisontaalset, transpordiliikideülest alavisiooni. Need on visioonid sellest, mille poole peaks transpordipoliitika peamiste erinevate probleemide lahendamiseks pürgima. Visioonidest tulenevad sellekohased eesmärgid:

- **Muuta transpordi planeerimise, rakendamise ja järelevalve süsteem tõhusaks.**

Transpordi valdkonda käsitlevad strateegilised dokumendid tuleb süstematiseerida ja üksteisega seostada.

- **Arendada riigi transpordi infrastruktuuri, et see vastaks paremini elanike ja ärikeskkonna vajadustele.**

Nii TEN-T võrgustiku kui teiste riigimaanteed teekatendid peavad olema kvaliteetsed. Oluliseks tegevussuunaks seejuures on Tallinn-Narva-Peterburi koridori taastusremont, ehitus ja rekonstrueerimine, mis peaks teostuma 2010. aasta lõpuks.

Uute planeeringute koostamisel on vaja saavutada olukord, kus arvestatakse transpordisüsteemi, sh ühistranspordi võimaluste ja piirangutega.

Raudtee infrastruktuuri hooldus- ja remonditööde piisava mahu tagamine peab kindlustama ohutu liiklemise ja kiiruse tõstmise raudteel vastavalt õigusaktides sätestatule. Riik osaleb rahastamisel vaid ulatuslike riikliku tähtsusega projektide korral, mille puhul on olemas selgelt määratletud avalik huvi ja mis muudel tingimustel jääksid teostamata.

- **Aidata kaasa ruumilise tasakaalu saavutamisele ja riigisiseste arenguerisuste vähendamisele.**

Raudtee infrastruktuur ja veerem peab olema kvaliteetne ning see eeldab jätkuvaid investeeringuid infrastruktuuri. 2010. aasta lõpuks on ette nähtud Tapa-Narva raudteeliini infrastruktuuri tehnilise taseme tõstmine reisirongi kiiruste viimiseks 120 km/h tasemele.

Transpordi arengukava 2006-2013 peatükk 1.3.4. kohaselt on madalast rahvastikutihedusest tulenevalt võimalused reisirongide kasutamiseks küllaltki piiratud, kuid näiteks Tallinna ümbruses ning Tallinna, Tartu ja Narva suundade teenindamisel on reisirongide kasutamine põhjendatud. Rongid ja bussid ei peaks täiendama teineteist, vaid konkureerima paralleelsetel liinidel. Peatüki 2.1. kohaselt peab raudteeinfrastruktuur ning veerem olema kvaliteetne ning see eeldab jätkuvaid investeeringuid infrastruktuuri ja veeremisse. Sama peatüki kohaselt tuleb reisirongiliikluses saavutada oluline reisijate arvu kasv. Seda on võimalik saavutada muuhulgas Tapa-Narva liini liikluse intensiivistamisega.

- **Kasutada riigi ressursse elanikkonna liikumisvajaduse rahuldamisel ning julgeoleku tagamisel efektiivsemalt.**

- **Minimeerida transpordisektori negatiivsed keskkonnamõjud.**

Nende hindamiseks tuleb välja arendada transpordisektori väliskulude hindamismudel, mis annaks otsustajatele adekvaatset informatsiooni erinevate transpordiliikide väliskuludest ning nende piiramise vajadusest. Riigi poliitika soosib madalamate negatiivsete väliskuludega transporditeenuste kasutamist ning suurte negatiivsete välismõjudega sektorite väliskulude sisestamist.

- **Tagada transpordi infrastruktuuri ja teenuste ohutus ja turvalisus.**

Liiklusohutusest peab saama transpordipoliitika üks olulisemaid märksõnu. Oluliselt peab paranema liiklusalane kasvatus, kõik liikluses osalejad peavad tajuma oma rolli ja vastutust ohutuse tagamisel. Selleks tuleb arendada liikluskasvatuslikku tegevust (liiklusohutuskampaaniate ja –programmide ning –uuringute korraldamine ning läbiviimine). Liikluses hukkunute ja vigastatute arv peaks oluliselt vähenema ning ei tohiks ületada pikemas perspektiivis Põhjamaade keskmist taset. Infrastruktuuriinvesteeringute tegemisel tuleb pöörata olulist tähelepanu liiklusohutusele ja turvalisusele (sh pidada silmas riskirühmade (lapsed, puudega inimesed, eakad jne) vajadusi). Erilist tähelepanu tuleb pöörata ohtlike raudteeülesõidukohtade probleemi lahendamisele. Oluline on tõhustada liiklusjärelvalvet ja vajadusel kujundada ümber liiklejate käitumisharjumusi.

Lennunduses ja merenduses pakutav transporditeenus peab vastama rahvusvahelistele standarditele.

- **Arendada ühistransporti ja kergliiklust, et tagada võimalused liikumisvajaduse jätkusuutlikuks rahuldamiseks.**

Erinevate transpordiliikide (kergranspordi, bussi-, rongi- laeva- ja lennuliikluse) vahel peab toimima tõhus koostöö, et tagada intermodaalsusest tuleneva sünergia ära kasutamine. Ühistransporditeenused peavad muutuma oluliselt kasutajasõbralikumaks ja kvaliteetsemaks.

Maismaaühistranspordile luuakse ühtne elektrooniline info- ja piletimüügisüsteem, mida on võimalik kasutada üle-Eestiliselt ning mis tagab reisijatele info ühissõidukite liikumise ja soovitud sihtpunktidesse jõudmise võimaluste ning sõidu maksumuse kohta ning võimaldab osta mugavalt pileteid.

Oluline on tõsta ühistransporditeenuse kvaliteeti nii bussi-, rongi- kui laevaliikluses.

Reisirongiliikluses tuleb suurendada Tallinn-Narva liinil reisijate arvu, seda on võimalik saavutada liikluse intensiivistamisega.

Infrastruktuuri arendamisel ja hooldamisel tuleb arvesse võtta ka keskkonnasõbraliku kergliikluse ja ühistranspordi vajadusi ning tagada ligipääs transporditeenustele ja infrastruktuurile ka vähenenud liikumisvõimega inimestele. Lisaks ühistranspordile võiks arvestatavalt kasvada ka kergeliikluse osakaal. Viimase saavutamiseks peaks infrastruktuuriinvesteeringutes pöörama rohkem tähelepanu jalgrattateede arendamisele.

- **Täiendada ausat konkurentsi soodustavaid reegleid ja parandada tingimusi transporditeenuste pakkumiseks transpordi infrastruktuuril.**

Raudteetranspordis tuleb pöörata erilist tähelepanu turegulatsioonile, st. raudtee läbilaskevõime õiglasele jaotamisele, raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise reeglite täitmise jälgimisele ning õiglase ja konkurentsivõimelise infrastruktuuri kasutustasu rakendamisele, mis tagab ettevõtjate võrdse ja kvaliteetse teenindamise.

- **Tõsta reisijate ja kaupade veoga seotud transpordiettevõtluse, sh Eestit läbiva transiidikoridori konkurentsivõimet ning aidata kaasa transporditeenuste ekspordi suurendamisele ja transpordiettevõtluse arendamisele.**

Nii raudtee- kui maanteevedude osas tuleb oluliselt lihtsustada piiriületust Venemaa ja Eesti vahel. Aastaks 2013 peab Narva maanteepiiripunkti läbilaskevõime kasv suurenema 50%. Selleks on oluline, et valmiks uus Narva sild, mis peaks riikliku transpordi arengukava kohaselt valmima 2013. aastal.

Teisest küljest näeb transpordi arengukava ette transiitliikluse ja ohtlike kaupade vedu suurematest linnadest välja viimist (ehitada ümbersõidud) või muul moel nendega kaasnevate negatiivsete mõjude ja riskide minimeerimist.

Rahvusvahelise tähtsusega prioriteediks, mis puudutab ka Narva linna, on Via Vironia (suunal Stockholm-Tallinn-St. Peterburg) ja Via Hanseatica (suunal St. Peterburg-Narva-Jõhvi-Tartu-Valga-Riia-Kaliningrad-Gdansk-Berliin-Hambrug) arendamine ning rahvusvahelise reisijateveo teenindamine. Nende arenduste raames tuleb ellu viia Tallinn-Narva põhimaantee taastusremont, ehitus ja rekonstrueerimine.

Peamiseks siseriiklikuks prioriteediks on liiklusohutuse parandamine, et vähendada õnnetuste ja sellest tulenevate kahjude hulka. Ühistranspordi eelisarendamine on oluline nii liikluskoormuse vähendamiseks tihedalt asustatud piirkondades kui ka liikumisvajaduse rahuldamiseks hõredalt asustatud piirkondades. Viimasega on tihedalt seotud kolmas prioriteet - tagada ühendused perifeersete piirkondadega. Neljas siseriiklik prioriteet on keskkonnakahjude ennetamine ja minimeerimine – kuna transport on üks peamisi keskkonna reostajaid, siis on äärmiselt oluline, et võetaks meetmeid ennetamiseks nii kõrvaldatavaid kui ka pöördumatuid kahjusid, mida transpordisektor võib põhjustada. Viiendaks siseriiklikuks prioriteediks on tugi-, kõrval- ja kohalike teede ja seisunditaseme tõstmine ning olemasolevate katete säilitamine ja remont.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas transpordi arengukavaga 2006-2013, v.a selles osas, mis puudutab raudteeinfrastruktuuri arendamist rongiliikluse konkurentsivõime tõstmiseks bussiliikluse kõrval. Narva linna transpordi arengukava ei käsitle raudteeinfrastruktuuri arendamist ja ohutuse tõstmist, mis on eriti oluline ka seepärast, et arengukava kohaselt ohustab raudtee lubatust kõrgema müra- ja vibratsioonitasemega raudteearsete elanike tervist ja linna elukvaliteeti.

4.1.5 Arengukava vastavus Eesti ühistranspordi arenguprogrammile 2006-2010.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi missioon ühistranspordi arendamisel on järgmine:

Kujundada ühistranspordist atraktiivne, keskkonnasõbralik ja jätkusuutlik alternatiiv autole inimeste liikumisvajaduse rahuldamisel.

Missiooni täitmise mõõdupuuks on seatud eesmärk peatada ühistranspordi osakaalu vähenemise protsess reisijateveos nii, et ühistranspordi osatähtsus püsiks kõrgemal kui 30% sõitjakäibest.

Ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010 on seatud järgmised eesmärgid:

- **Tõhustada ühistranspordi üleriigilist juhtimist, koordineerimist ja järelevalvet.**

Selleks tuleb luua ühistranspordi arendamise pikemaajalisemad visioonid, luua toimuv ühistranspordi juhtimise ja korraldamise struktuur, optimeerida liinivõrk vastavalt tehtud ettepanekutele, kaardistada puuetega inimeste vajadused ühistranspordi kasutamisel, välja töötada ühtsed ühistranspordi aruandluse ja järelevalve põhimõtted.

- **Tõhustada ühistranspordi toetuste süsteemi.**

Toetuste põhieesmärk on toetada vedajaid liinidel, kus piletitulu ei kata liinil opereerimise kulusid, kuid nõudlus eeldab veoteenuse pakkumist.

Vajalik on välja töötada toetuste vajaduse arvestamise meetodika ja seda rakendada, välja töötada ühtne konkureeriva pakkumise ning kvaliteedilepingute põhimõtted ja dokumentatsioon, ühtsed ühistranspordi teenindustaseme ja kvaliteedi kriteeriumid maakonna, valla, linna ja asula jaoks – sh nõuded puuetega inimeste teenindamiseks, töötada välja erivajadustega inimeste transpordi toetamisepõhimõtted, viia läbi majandusuuringud väliskulude sisestamise meetodika ja transpordi maksustamise põhimõtete kohta, viia läbi uuringud ühistranspordi, sh liinikilomeetri tulu ja kulu arvestamise meetodika, ühtse tariifisüsteemi rakendamise meetodika väljatöötamise kohta.

- **Arendada ühistranspordi infrastruktuuri.**

Tagada tuleb lume ja libedusetõrje kõigil autobussiliinidega kaetud teedel ja ühistranspordipeatustes, tagada reisirongiliiklusega kaetud infrastruktuuril lubatud liikumiskiirus vähemalt 120 km/h.

- **Parandada ühistranspordi veeremi kvaliteeti.**

Tuleb välja töötada liiniveol kasutatava veeremi kvaliteedinõuded, töötada välja tingimused erivajadustega inimeste vajadustega arvestamiseks veeremipargi uuendamisel.

- **Soodustada ühistranspordialase teabe levikut.**

- **Arendada ühistransporti teenindavat personali.**

Narva linna transpordi arengukavas toodud visioon aastaks 2030 seab ühe eesmärgina hoida ühistranspordi reisijate arvu praegusel tasemel, samas parandades teenust puudutava infrastruktuuri olukorda ning parandades informatsiooni kättesaadavust.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Eesti ühistranspordi arenguprogrammiga 2006-2010.

4.1.6 Arengukava vastavus Eesti Rahvuslikule Liiklusohutusprogrammile aastateks 2003-2015.

Eesti halva liiklusohutusosalase olukorra peamiseks põhjusteks Eesti Rahvusliku Liiklusohutusprogrammi kohaselt on:

- Õigete hoiakute puudumine liiklejalatel ja ühiskonnas tervikuna;
- Tervikliku ja programmilise liiklusohutusosalase tegevuse puudumine;
- Puudulik laste liikluskasvatus;
- Puudulik sõidukijuhtide ettevalmistamine;
- Liiklejate distsiplineerimatus ja ebatõhus liiklusjärelvalve;
- Suur joores juhtide osakaal liikluses;
- Turvavahendite madal kasutustase;
- Liikluskeskkonna ohtlikkus.

Rahvusliku liiklusohutusprogrammi kohaselt tuleb aastaks 2015 Eestis saavutada olukord, millal liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100.

Meetmed, mida on vajalik liiklusohutuse tõstmiseks rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda: hoiakute kujundamist, koolitust, järelvalvet, liikluskeskkonda ja planeerimist.

Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm püstitab liiklusohutuse arengu eesmärgid ja nende realiseerimise abinõud programmi realiseerimise esimeses (aastateks 2003-2006), teises (aastateks 2007-2010) ja kolmandas (aastateks 2011-2015) etapis.

Esimeses etapis oli eesmärgiks korrastada ja täiendada Eesti liiklusohutusosalaseid õigusakte, võttes arvesse spetsiifilisi liiklusohutusprobleeme (joores sõidukijuhid, jalakäijate ja jalgratturite õigused ja kohustused, liiklusjärelvalve kord), moodustada liikluskomisjonid Eesti suuremates linnades ja kõigis maakondades, varustada politsei kaasaegsete liiklusjärelvalve vahenditega, käivitada maakondade, linnade ja valdade liiklusohutuse eest vastutavatele juhtidele ning spetsialistidele liiklusohutusosalane väljaõppeprogramm ja korraldada liiklusohutusosalaseid koolitusi ja kampaaniaid ning pilootprojekte (nt sõidutee ületamise võimaluste parandamine jalakäijatele).

Teises etapis (aastatel 2007-2010) jätkatakse I etapis algatatud tegevust ja rakendatakse täiendavalt alljärgnevad meetmed:

- Analüüsitakse esimesel etapil rakendatud meetmete mõju ja kavandatakse otstarbekate meetmete rakendamine;
- Luuakse I etapis asutatud liiklusohutuse talituse baasil alaliselt tegutsev liiklusohutuse keskus, lähtudes uutest õigusaktidest (teeliikluse konventsioonist, EL direktiividest, uuest liiklusseadusest jm) ja rahastades keskuse tegevuse riigieelarvest ja liikluskindlustuse eraldistest;
- Laiendatakse linnade ja maakondade liikluskomisjonide tegevust keskendudes kohalike liiklusohutuskavade väljatöötamisele ja elluviimisele. Korraldatakse nende komisjonide liikmetele iga-aastasi seminare;
- Jätkatakse päästeteenistuse tõhustamist: varustuse, sealhulgas häirekeskuste sidevahendite täiendav hankimine ja kaadri kvalifikatsiooni tõstmine;

- Liiklusjärelevalves rakendatakse automaatset kiirusjärelevalvet ja automaatset järelevalvet punase tule järgimise osas, eeldusel, et teostatud pilootprojektide tulemused olid positiivsed.

Kolmandas etapis (aastatel 2011 - 2015) jätkatakse I ja II etapis alustatud tegevuste elluviimist ning rakendatakse täiendavalt alljärgnevaid meetmeid:

- Analüüsitakse eelnenud etappidel rakendatud meetmete mõju ja kavandatakse otstarbekate meetmete rakendamine;
- Tuginedes pilootprojektide tulemustele käivitatakse liikluskeskkonna parendamise programm linnu ja asulaid läbivate teede ohutumaks muutmiseks. Vastavalt tulemustele laiendatakse tegevust teistesse asulatesse, järjestades neid liiklusõnnetuste statistika alusel;
- Liiklusmärgid ja teekattemärgistus viiakse järk-järgult vastavusse Euroopa CEN (*Central European Network*)-standardiga.

Kohalikul tasandil sätestatakse liiklusohutuslikud ülesanded regionaalses liiklusohutusprogrammis, mis on kooskõlas linna ja maakonna arengukava ja planeeringuga.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Eesti Rahvusliku Liiklusohutusprogrammiga aastateks 2003-2015. Liiklusohutuse tõstmiseks on täpsem tegevuskava ette nähtud Narva linna liiklusohutusprogrammis 2009-2013 (2008).

4.1.7 Arengukava vastavus Narva linna liiklusohutusprogrammile 2009-2013

Narva linna liiklusohutusprogramm 2009-2013 on kinnitatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 397, 18.12.2008.

Narva linna liiklusohutusprogrammi eesmärk on liiklusohutuse tõstmine Narva linnas ning on suunatud kõigile liikluses osalejatele.

Programm on koostatud selliselt, et toimuvad üheaegsed suunatud tegevused eesmärgiga:

- Muuta kõigi liikluses osalejate suhtumist liiklusohutusse;
- Luua sõidukitele liikluses sellised tingimused, mille juures ei ole kasulik või lausa võimatu rikkuda ohutu liiklemise reegleid;
- Muuta liiklus linnatänavatel rahulikumaks ja vähem närviliseks;
- Täpsustada kohaliku omavalitsuse välja antud õigusakte turvalisema liiklemise tagamiseks;
- Seada kontroll ohutu liiklemise reeglite täitmise üle;
- Saada iga-aastast aruandlust programmi täitmise kohta.

Ohutu liiklemise tagamiseks näeb programm ette liikluses osalejate üksteisest eraldamise (jalakäijad sõiduteest, sõidukitele ligipääsetav ala on piiratud jne), liikluse rahustamise (kännised, painded sirgel teel, elurajoon läbiva liikluse katkestamine jne), elurajoonidesse inimeste suhtes sõbralike äri- ja sotsiaalobjektide paigutamise (kauplused, koolid jne).

Narva linna liiklusohutusprogrammi eesmärk on vähendada liiklusõnnetuste ja samas ka liiklusõnnetustes kannatanute arvu. Selleks tuleb:

- muuta Narva liikluses osalejate omavahelisi suhteid - teistesse liiklejatesse tuleb suhtuda sõbralikult;
- viia liiklusohutuskampaaniaid;
- luua linna tänavatel sellised liiklustingimused, mille puhul on liikluseeskirjade eiramine praktiliselt võimatu;
- tugevdada kontrolli liikluse üle.

Liiklusohutusprogrammi skeletiks on väljatöötatud meetmed, mis käsitlevad liiklusohutuse alase tegevuse korraldust, liikluskasvatust, liiklusohutuskampaaniaid, liikluskontrolli, liiklusohutuse ja liikluskorralduse olukorra uuringuid, ohutu liikluskeskkonna kujundamist ning ohtlike kohtade liikluskorralduse muutmist.

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 näeb ette, et teedevõrgu arendamisel on vajalik senisest enam pöörata tähelepanu liiklustehniliste vahendite kasutuselevõtule, mis aitavad suurendada liiklusohutust ja ühiskondlikku turvatunnet. Seejuures on oluliselt enam vaja pöörata tähelepanu liiklejate hoiakute kujundamisele. Arengukava kohaselt on ohutuse tõstmiseks oluline regulaarselt analüüsida tänavavõrgu ohte, lokaliseerida ja analüüsida toimunud liiklusõnnetusi ja nende põhjuseid, kasutusele võtta liiklust rahustavaid meetmeid. Erilise tähelepanu alla tuleb võtta ülekäiguradade ohutustamised ning liiklust rahustavate meetmete kasutuselevõtmise meetmed elamupiirkondades (samuti ohutussaarte rajamised, sõiduradade kitsamaks ehitamine). Arengukava näeb ette mitmete tänavate ja ristmike rekonstrueerimised, mis suurendavad liiklusohutust. Kergliiklustee eraldamine sõiduteest vähendab liiklusõnnetuste toimumise riski tõenäosust.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Narva linna liiklusohutusprogrammiga 2009-2013.

4.1.8 Arengukava vastavus Ida-Virumaa arengustrateegiale 2005-2013

Ida-Virumaa arengustrateegia 2005-2013 on kinnitatud Regionaalministri käskkirjaga nr 147, 14.10.2005. Ida-Virumaa arengustrateegia 2005-2013 tegevuskava 2008+ ja sellega seotud dokumendid on kinnitatud Ida-Viru Maavanema korraldusega nr 262, 12.09.2008.

Arengustrateegia koostamise eesmärk on analüüsida piirkonna arengu lähteolukorda ja tagada maakonna tasakaalustatud areng ning ühtsed arenguprioriteedid pikemaks perioodiks.

Ida-Virumaa arengustrateegia 2005-2013 kohaselt on maakonda läbiv transiit viimastel aastatel kiiresti kasvanud ja kasv jätkub. Praegune maanteede- ja raudteevõrk ning Narva silla läbilaskevõime ei rahulda prognoositava kaubavoogude ja reisijate hulga kasvuga kaasnevat vajadusi.

Narva transpordi arendamisega seonduvad strateegilised tegevussuunad ja konkreetsed tegevused on määratletud järgmiselt:

4.1.1. Ettevõtlust, turismi ja tööhõivet puudutavad pikemaajalised tegevussuunad (meetmed) ja olulisemad tegevused.

3. Maakonna turismiettevõtluse konkurentsivõime tõstmine võrreldes teiste turismi piirkondadega Eestis ning piirkonna külastatavuse suurendamine.

Tegevused:

- Narva - Narva-Jõesuu jalgratta-suusatee ehitamine.

4.3.1. Infrastruktuuri puudutavad pikemaajalised tegevussuunad (meetmed) ja olulisemad tegevused.

1. Maakonda läbivate transiidivoogude teenindamise võime suurendamine ning elanike ja turistide liikumisvajaduste parem rahuldamine.

Tegevused:

- Uue Narva jõe silla projekti koostamine koos tasuvusuuringutega;
- Uue Narva jõe silla ehitus koos piiriületuspunktidega ja ühendusteedega nii Eesti kui Venemaa poolel ning vana silla remontimine; Uus sild üle Narva jõe peaks arengustrateegia kohaselt valmis saama aastal 2010-2011, mis suurendab oluliselt silla läbilaskevõimet. Prognooside kohaselt ületab 2011. aastal uut silda 450 000 veoautot aastas;
- Jõhvi (Tallinn-Narva-Peterburi) raudtee ümberehitamine 2-realiseks;
- Teede remondi lõpetamine Narva – Jõhvi – Tartu – Valga koos Jõhvi liiklussõlme renoveerimisega;
- Olulisemate turismimarsruutide ja turismiobjekte ühendavate teed viimine kõvakatte alla;
- Ühistranspordi edasi arendamine peamiselt läbi erasektori. Ka bussijaamade arendamine eraettevõtluse abil;
- Lennujaama tasuvusuuringu ja rahastamisprojektide koostamine;
- Via-Hanseatica ja Tallinn-Narva mnt. trassiäärsete teeninduskeskuste väljaehitamine linnades. Via Hanseatica paikneb suunal Lübeck - Gdansk - Kaliningrad - Riia - Valga - Tartu - Narva - St. Peterburg, kus tulevikus nähakse ühtse transpordiinfrastruktuuri ja liikluse väljakujunemist.

Indikaatorid:

- Maakonda läbivad kaubavood on suurenenud. Allikas: Tolli- ja Maksuamet, Piirivalveamet;
- Piiriületuste arv üle Narva jõe on suurenenud vähemalt 50 % võrreldes aastaga 2004. Allikas: Piirivalveamet.

2. Maakonna tõhusam ruumiline avamine väljapoole läbi mittemaismaaliste transpordiinfrastruktuuride arendamise ja sidumise maismaa transpordiinfrastruktuuridega.

Tegevused:

- Väikesadamate arendamine Narvas;
- Lennuvälja/maandumisraja rajamine väikelennukitele.

Indikaatorid:

- Meretranspordi osakaal maakonda läbivates kaubavedudes on suurenenud. Allikas: Tolli- ja Maksuamet, sadamad.
- Lennuväli väikelennukitele töötab.

4.5.1. Kohalike omavalitsuste koostööd puudutavad pikemaajalised tegevussuunad (meetmed) ja olulisemad tegevused.

Kohalike omavalitsuste vahelise koostöö eesmärk on parandada kohalike omavalitsuste koostööprojektide kaasabil elu- ja ettevõtluskeskkonda.

1. Koostöösutlikkuse tõstmine ning funktsioonide jaotamine avaliku-, era- ja mittetulundussektori vahel.

Tegevused:

- Edendada koostööd teiste maakondade omavalitsusliitudega (Jõgevamaa, Lääne-Virumaa) ning arendada rahvusvahelist koostööd;
- Maakonna omavalitsusliidu tugevdamine;
- Kohalike omavalitsuste ja maakondliku tegevuse planeerimise tõhustamine;
- Arengukavade parem omavaheline sidumine, arengukavade kooskõlastussüsteemi loomine, andmebaaside ühendamine ning nende sidumine geoinfosüsteemiga;
- Pideva koostöö jätkamine kohalike omavalitsuste üksuste vahel nii omavalitsusliidu tasandil kui ka regionaalselt;
- Mittetulundussektori organisatsioonide kaasamine ja koostöö KOV-dega maakonna maine parandamise valdkonnas.

Arengukavaga kavandatavad tegevused on üldiselt kooskõlas Ida-Virumaa arengustrateegiaga aastateks 2005-2013, v.a osas, mis puudutab Tallinn-Narva raudteele teise raja ehitamist ning lennuvälja/maandumisraja ehitamist väikelennukitele, mida arengukavas pole kajastatud. Arvestades Eesti Raudtee AS kirja nr 4-1.6.1/210-1-1, 19.02.2009 (Lisa 19), ei kavandata praeguste plaanide kohaselt teise rööpmepaari rajamist Narva-Peterburi suunal, seega on vastuolu igati põhjendatud.

Kuna arengukava ei kajasta jõetranspordi puudutavaid tegevussuundi, ei saa hinnata selle vastavust Ida-Virumaa arengustrateegias 2005-2013 käsitletud vastavale temaatikale.

4.1.9 Arengukava vastavus Narva linna arengustrateegiale 2020

Narva linna arengustrateegia 2020 on kinnitatud Narva Linnavolikogu määrusega nr 31, 16.08.2007.

Narva linna arengustrateegia 2020 on dokument, mis planeerib Narva linna tulevikku pikaajalises perspektiivis, määrab kindlaks pikaajalised prioriteetsed eesmärgid ja tegevussuunad.

Narva linna arengustrateegia 2020 ülesandeks on Narva linna omavalitsuse tegevussuundade määratlemine tema funktsioonide efektiivsemaks kasutamiseks kohaliku elu juhtimisel. Käesoleva dokumendi alusel koostatakse linna arengukavad ning realiseeritakse arenguvisioni saavutamiseks püstitatud strateegilised eesmärgid.

Strateegiline eesmärk 1.1. Tänapäeva nõuetele vastava transpordiinfrastruktuuri loomine

Tegevussuund 1.1.1: ühistranspordi kaasaegse ja mugava infrastruktuuri loomine, mis sisaldab linnasiseseid ja –väliseid (aianduskooperatiividesse) marsruute teevõrgu ja bussipeatuste süsteemse ja eesmärgistatud korrashoiu juures, soodustussüsteemi arendamine ja hoidmine ühistranspordil (vanurite, kooliõpilaste ja teiste soodustusi vajavate elanikkonnagruppide jaoks), elanikkonnale mugavate parkimisplatside võrgu loomise soodustamine.

Strateegiline eesmärk 1.2: Elukeskkonna infrastruktuuri parendamine

Tegevussuund 1.2.3: infrastruktuuri järk-järguline parendamine aiandusühistute maa-aladel (sõiduteed, elektri- ja veevarustus, irrigatsioon), mis asuvad linna territooriumil või kohaliku omavalitsuse haldusalluvusel.

Narva Linnavalitsuse hinnangul on aiandusühistute maa-aladel varasematel aastatel sõiduteede seisukord parandatud piisavale tasemele ning täiendav vajadus suuremahuliste investeeringute ja tööde läbiviimiseks sõiduteede olukorra parandamiseks puudub.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Narva linna arengustrateegiaga 2020.

4.1.10 Arengukava vastavus Narva linna arengukavale 2008-2012

Narva linna arengukava 2008-2012 on kehtestatud Narva Linnavolikogu määrusega nr 36, 26.09.2007 ja muudetud Narva Linnavolikogu määrustega nr 28, 15.05.2008, nr 43, 18.12.2007 ning nr 38, 25.09.2008.

Narva linna arenguvisioni 2020 osa: kaasaegne infrastruktuur tagab narvalastele ja linna külalistele soodsa, turvalise ja mugava elukeskkonna, samuti loob võimalused ettevõtluse arenguks ja selle konkurentsivõime tõstmiseks.

Strateegiline eesmärk 1.1: transpordi infrastruktuur vastab tänapäeva nõuetele

Tegevussuund 1.1.1: luua kaasaegne ja mugav ühistranspordi infrastruktuur

Ülesanded:

- 1.1.1.1. teede ehitamine ja rekonstrueerimine,
- 1.1.1.2. jalgrattateede ehitamine,
- 1.1.1.3. kõnniteede ehitamine ja rekonstrueerimine,
- 1.1.1.4. sõidu- ja kõnniteedega kruntide munitsipaliseerimine,
- 1.1.1.5. tarbijate vajadustele vastavate ühistranspordi bussipeatuste ehitamine ja paigaldamine,
- 1.1.1.6. ühistranspordi kvaliteedi parandamine,
- 1.1.1.7. jõesadama rekonstrueerimise ja veeliikluse arendamine,
- 1.1.1.8. parkimise korraldamine.

Strateegiline eesmärk 1.3: linnaelanikele on tagatud mugavad elutingimused**Tegevussuund 1.3.3: parandada keskkonna olukorda****Ülesanded:**

- 1.3.3.1. keskkonnasõbraliku eluruumi loomine,
- 1.3.3.2. keskkonna- ja terviseriskide vähendamine,
- 1.3.3.3. säästva arengu toetamine,

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Narva linna arengukavaga 2008-2012 ning täpsustavad linna arengukavaga planeeritud transpordi- ja liiklusalaseid püstitatud eesmärke, tegevussuundi ja ülesandeid.

4.1.11 Arengukava vastavus Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programmile aastaks 2004-2014.

Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programm aastaks 2004-2014 on koostatud Provia Projektbüroo OÜ poolt. Töö eesmärgiks on Narva linna teede- ja transpordivõrkude võimaliku rahastusprogrammi ja rekonstrueerimisvõimaluste väljatöötamine 10-15 aastaseks ajavahemikuks. Töös on analüüsitud Narva tänavate ja teede katte kulumist ja rekonstrueerimisvajadust erinevate alternatiivide kaalumise teel.

Programmis toodud ja Narva linna transpordi arengukavaga 2009-2015 ette nähtud vajalikud teede ja ristmikke rekonstrueerimised ja ehitamised kattuvad vaid osaliselt. Programmis toodud ettepanekud langevad 100%-liselt ühte ainult **Energia, Kerese, Hariduse tänavate, Peetri platsi teekatte remondi ja rekonstrueerimise osas ning uue ühendustänavaja rajamises heitveepuhastusjaama juurde (Puškini ja Karjamaa vaheline ühendustänav), osaliselt kattuvad tegevused Kreenholmi, Kadastiku, Rahu tänavate ja Tallinna maantee rekonstrueerimise osas.**

Arengukava vastab ainult osaliselt Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programmile 2004-2014.

4.2 ARENGUKAVA VASTAVUS "NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2009-2015 LÄHTEÜLESANDELE

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 lähteülesanne on kinnitatud vastavalt Narva Linnavolikogu otsuse nr 430, 29.11.2007 "Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 koostamise algatamine ja lähteülesande kehtestamine "lisale.

Lähteülesande kohaselt on transpordi arengukava eesmärk Narva teede- ja tänavavõrgu ning liikluskorralduslike probleemide lahendamine või leevendamine, millede väljatöötamisel tuleb ennekõike lähtuda säästva arengu, sh säästva transpordi eesmärkidest ja käsitleda auto-, vee-, raudtee-, ühistranspordi ja kergliiklust ning nende omavahelist koostoimimist.

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 võtab linna transpordisüsteemis kavandatud tegevused perioodiks 2009-2015 kokku rakendusplaanis, mis on suures osas üle võetud Narva linna arengukavast 2008-2012. Lähtuvalt lähteülesandes püstitatud lahendamist vajavatele probleemidele on transpordi arengukavas toodud neist enamikele lahendused linna parema liikluskorralduse toimimise huvides. Siiski ei ole lahendanud Narva linna transpordi arengukavaga järgmiseid lähteülesandes esitatud probleeme:

- **Puudulik tänavavalgustus ja transpordi müra probleemid.**

Arengukava toob välja ainult ülekäiguradade valgustuse probleemid, kus leiab, et valgustus neis kohtades ei ole piisav. Pole käsitletud kohti linnas, kus on tänavavalgustusega probleeme, lisaks ülekäiguradadele, ja välja pakkunud lahendusi (kus lisaks ülekäiguradadele oleks esmatähtis tagada tänavatel tänavavalgustus jne).

- **Raudteeühenduste kaardistamine linna territooriumil ning olemasoleva raudteeühenduse potentsiaali hindamine võttes arvesse loodava Narva Tööstuspargi vajadusi.**

Arengukava kirjeldab ainult praegust raudteetranspordi olukorda, mille kohaselt linna läbiv raudtee kujutab endast üht suurimat ohuallikat linnas ja olulist igapäevast keskkonnaseisundi mõjutajat, mis ohustab lubatust kõrgema müra- ning vibratsioonitasemega raudteeäärsete elanike tervist ja linna elukvaliteeti ning toob välja ka reisijateveo marsruudid. Välja on küll toodud, et reisijate paremaks teenindamiseks on kavas kaugühistranspordi ühisterminali loomine, kuid muud raudteega seotud probleemid, nagu nt läbilaskevõime suurendamise vajadus, on kajastamata (arvestades seda, et juba praegu toimub suunal Tallinn-Narva-St. Peterburg ca. 2/3 kaubavedudest raudteel). Kaardistamata on linnasisesed raudteeühendused ning pole hinnatud olemasoleva raudteeühenduse potentsiaali rajatava Tööstuspargi vajadusi arvesse võttes.

- **Lennujaama vajaduse hindamine.**

Arengukava kohaselt aitab lennuvälja arendamise kasumlikkust selgitada vastava uuringu läbiviimine. Uuringu läbiviimise tähtaeg ja rahastusallikad (ka omafinantseerimine) peaks sisalduma ka arengukava rakendusplaanis.

Vastavalt lähteülesandele ei tohi Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 olla vastuolus lähteülesandes nimetatud Narva linna transpordi valdkonda reguleerivate õigusaktide ja normdokumentidega. Narva linna transpordi arengukavas 2009-2015 on kajastamata mõningad olulised linna transpordisüsteemi arendavad tegevused, mis on ette nähtud Narva linna transpordi arengusuundi puudutavates dokumentides, nt Narva linna üldplaneeringuga ettenähtud Vaksali tänava pikenduse ja Kangelaste prospekti pikenduse rajamine, minibussiliinide võrgustiku rajamine, olemasoleva raudteesilla rekonstrueerimine ja laiendamine, raudteeinfrastruktuuri arendamine rongiliikluse konkurentsivõime tõstmiseks bussiliikluse kõrval, olemasoleva lennuvälja arengusuundade määratlemine.

Mis puudutab Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programmi 2004-2014, siis arengukava on sellega kooskõlas ainult osaliselt: programmis toodud ettepanekud langevad 100%-liselt ühte ainult Energia, Kerese, Hariduse tänavate, Peetri platsi teekatte remondi ja rekonstrueerimise osas ning uue ühendustänava rajamises heitveepuhastusjaama juurde (Puškini ja Karjamaa vaheline ühendustänav), osaliselt kattuvad tegevused Kreenholmi, Kadastiku, Rahu tänavate ja Tallinna maantee rekonstrueerimise osas.

Kuna Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 ei kajasta jõetransporti puudutavaid tegevussuundi, ei saa hinnata selle vastavust antud temaatikat käsitlevatele strateegilistele planeerimisdokumentidele.

Transpordi arengukavas on lk 20 välja toodud, et probleemseimateks tänavateks Narvas on Raudsilla tänav, Kadastiku II tänav, Pimeaia tänav ja Partisani tänav, samas pole Raudsilla ja Pimeaia tänavate rekonstrueerimist ja teekatte remonti nendel ette näinud. Arengukava koostaja sõnul jääb Raudsilla ja Pimeaia tänavade rekonstrueerimine finantsprobleemidele jalgu, mistõttu arengukavaga ettenähtud perioodil ei ole puhtmajanduslikus mõttes võimalik nimetatud ja samas vajalikke töid teostada.

4.3 ARENGUKAVA VASTAVUS KESKKONNASEADUSANDLUSELE JA KESKKONNAPIIRANGUTE ARVESTAMINE ARENGUKAVAS

4.3.1 Tee ja tänava kaitsevöönd

Teeseadus (RT I 1999, 26, 377), vastu võetud 17.02.1999.

Teeseadus sätestab tee suhtes esitatavad nõuded, tee omaniku ja liikleja õigused ja kohustused ning vastutuse liiklusohutusnõuete rikkumise eest, reguleerib teehoiu, tee kasutuse ja kaitse korraldamist ja rahastamist ning inimeste ja keskkonna kaitset liiklusest tulenevate ohtude eest. Teeseaduse § 2 kohaselt defineeritakse **teed** kui maanteed, tänavat, metsateed, jalgteed ja jalgrattateed või muud sõidukite või jalakäijate liiklemiseks kasutatavat rajatist, mis võib olla riigi või kohaliku omavalitsuse või muu juriidilise isiku või füüsilise isiku omandis.

Sama seaduse § 6 kohaselt on **tänav linnas**, alevis või alevikus **paiknev tee**, mis on ehitatud või kohandatud **sõidukite või jalakäijate liiklemiseks**.

Avalikult kasutatavate kvartalisestest teede ja tänavate nimekiri on kinnitatud Narva Linnavalikogu otsusega nr 3/26, 15.01.2004 ning täiendatud ja terviknimekiri kinnitatud Narva Linnavalikogu otsusega nr 37/30, 25.03.2004. Narva Linnavalitsuse korraldusega nr 296-k, 18.03.2009 on kinnitatud Narva tänavanimed uues redaktsioonis.

Teeseaduse alusel on kehtestatud nii tee kui tänava kaitsevööndid. **Teekaitsevöönd on Teeseaduse § 13 alusel tee äärde moodustatud tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks rajatakse.**

Riigimaantee kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge ja mitme sõiduraja korral mõlemal pool äärmise sõiduraja telge on **50 meetrit**.

Tänav kaitsevööndi laius on teemaa piirist kuni **10 meetrit**. Kaitsevööndit võib laiendada kuni 50 meetrini, kui see on ette nähtud planeerimisseaduse kohases planeeringus.

Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt on perspektiivis rajatava Kangelaste prospekti pikendusel 50 m laiune tee kaitsetsoon, kavandataval transiitteel ning ka näiteks Kulgu ja Elektriijaama linnaosades on teedel ette nähtud 50 m laiune kaitsetsoon.

§ 32. Tee kasutajale esitatavad nõuded

(1) **Teed ja tee kaitsevööndit kahjustada ja risustada on keelatud.** Tee omanik ja tee kaitsevööndi omanik võivad nõuda tee või tee kaitsevööndi kahjustajalt või risustajalt teehoiukulude katteks hüvitist.

(2) Veoste või sõitjate veoga tegelev ettevõtja peab andma tee omanikule tema nõudmisel andmeid teed kasutatavate sõidukite, vedude mahu, teekonna ning sõitude sageduse kohta.

§ 36. Tegevus teel ja tee kaitsevööndis

(1) Teel ja tee kaitsevööndis on tee omaniku nõusolekuta keelatud:

1) ehitada hooneid või rajatisi ning rajada istandikke. Detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel võib hooneid ehitada teekaitsevööndisse juhul, kui see on lubatud kohaliku omavalitsuse kehtestatud detailplaneeringus;

2) ehitada kiirendus- või aeglustusrada, peale- või mahasõiduteed, alalist või ajutist müügipunkti või muud teeninduskohta;

3) takistada jalakäijate liiklemist neid häiriva tegevusega;

4) paigaldada valgustusseadet või teabe- ja reklaamivahendit;

5) korraldada spordivõistlust või muud rahvaüritust;

6) kaevandada maavara ja maa-ainest;

- 7) teha metsa uuendamiseks lageraiet;
- 8) teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandus- või muud teehoiuvälisist tööd.

(2) Tee kaitsevööndi maa omanik on kohustatud kaitsevööndis hoidma korras teemaaga külgneva kaitsevööndi maa-ala ja sellel paikneva rajatise ning kõrvaldama või lubama kõrvaldada nähtavust piirava istandiku, puu, põõsa või muu liiklusele ohtliku rajatise. Ta peab võimaldama paigaldada teega külgnevale kaitsevööndi kinnistule talihooldeks ajutisi lumetõkkeid, rajada lumevalle ja kraave tuisklume tõkestamiseks ning paisata lund väljapoole teemaad, kui nimetatud tegevus ei takista juurdepääsu tema elukohale ja varale.

(3) Mitmele omanikule kuuluvate teede ristumiskohal vastutab iga omanik ohutuks liiklemiseks vajaliku tee seisundi eest talle kuuluva kinnisasja ulatuses.

(4) Uue tee ristumiskoha ehitamise kulud kannab omanik, kes nõuab teede ühendamist. Teede omanike kokkuleppel võib kulud jaotada.

Arengukava tegevusplaanis on ette nähtud mitmete teede (tänavate) ehitamist ja rekonstrueerimist, teostatavate tööde käigus tuleb arvestada teekaitsevööndiga ning selle kitsendustega.

§ 15. Teehoiu kavandamine

(1) Teehoiu kavandades peab järgima liiklusohutuse, keskkonnakaitse ja tee seisundi nõudeid, piirkonna ja riiklikke arengukavasid, eeldatavat liiklussagedust, samuti muid olulisi asjaolusid.

Arengukava koostaja sõnul on teehooldus Narva linna tänavatel igapäevase töö loomulik ja lahutamatu osa ning seetõttu pole seda eraldi arengukavas välja toodud.

§ 17. Tee planeerimine, ehitamine, remontimine ja hooldamine

(1) Tee ehitamiseks ettenähtud maa-ala planeering koostatakse planeerimisseaduse kohaselt.

(2) Tee ehitamise eesmärk on muuta **liiklemine ohutumaks, suurendada tee läbilaskevõimet ja seega soodustada transiitliiklust, parandada keskkonnaseisundit või soodustada piirkonna arengut.** Tee ehitamise tulemus on uus tee, tee klassi muutumine, uus ristmik või lisarada.

(3) Tee remontimise eesmärk on kõrvaldada tee-elementide kulumise ja kahjustuste tagajärjed. Remondi tulemus on tee-elementide esialgne tehniline seisund. Tee klass remondi tulemusena ei muutu.

§ 19. Tee-ehitusprojekt

(1) Avalikult kasutatava tee ehitamise ja remontimise aluseks on tee-ehitusprojekt (edaspidi *projekt*) või teetööde kirjeldus.

(3) Uue tee ehitamisel koostatakse projekti esimese etapina tee **eelprojekt**, millega määratakse kindlaks **tee asukoht**. **Eelprojekti koostamise käigus küsib tee omanik puudutatud isikute arvamust, millega eelprojekti koostamisel võimaluse korral arvestatakse. Kui tee asukoht erineb üldplaneeringus sätestatust, peab algatama planeeringute muutmise.**

(6) Projekt koostatakse kooskõlas üldplaneeringuga.

(7) Tee projekteerimise käigus korraldatakse keskkonnamõju hindamine, kui seda näeb ette keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus. Tee projekteerimise käigus on keskkonnamõju hindamise algatamise otsustaja tee-ehitusloa andja.

Arengukava tegevusplaanis on ette nähtud mitmete teede (tänavate) ehitamine ja rekonstrueerimine.

§ 21. Tee-ehitusluba

(1) Tee-ehitusluba on vajalik avalikult kasutatava tee või avalikult kasutatava tee koosseisus oleva üksiku rajatise ehitamiseks või remontimiseks juhul, kui nendeks töödeks on vaja koostada projekt käesoleva seaduse §-s 19 sätestatud nõuete kohaselt.

§ 30. Kvaliteedinõuded

(1) Teetööde tehnoloogia ja kvaliteet peavad vastama liiklusohutus- ja keskkonnakaitse- ning tee seisundi kohta esitatavatele nõuetele.

(2) Tee ja teetööde kvaliteedinõuded kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister.

Vastavalt teede- ja sideministri määrusele nr 55, 28.09.1999 **“Tee projekteerimise normid ja nõuded”** (RTL 2000, 23, 303):

1.8 Keskkonnakaitse

1.8.1. Üldised nõuded

(15) Tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks peab projektlahendus ette nägema teeäärse kaitsevööndi. Riigimaanteed kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge ja mitme sõiduraja korral mõlemal pool äärmise sõiduraja telge on 50 m. **Tänav kaitsevööndi laius on teemaa piirist kuni 10 meetrit, vööndi laius nähakse ette detailplaneeringus.**

Teede- ja sideministri määrus nr 54, 28.09.1999 **“Teeprojekti suhtes esitatavad nõuded”** (RTL 1999, 153, 2156) on kehtestatud Teeseaduse (RT I 1999, 26, 377) § 19 (2) alusel ning määratleb maanteed, tänavate ning jalg- ja jalgrattateede tehnilistes projektides vajalike dokumentide koosseisu.

Teede- ja sideministri määrus nr 59, 28.09.1999 "**Tee ja tee kaitsevööndi kasutamise ja kaitsmise nõuded**" (RTL 1999, 155, 2173) on kinnitatud Teeseaduse (RT I 1999, 26, 377) § 32 (3) alusel ning seab üldnõuded tee kasutajatele, sätestab lubatud tegevuse teel ja teekaitsevööndis, määrab ära avalikult kasutatavatel teedel erakorraliste veoste vedamise, esitab tee suhtes nõuded ning tee omaniku kohustused.

Narva linnas ja lähiümbruses tuleb asulasiseste tänavate ja asulaväliste teede projekteerimisel, ehitamisel, rekonstrueerimisel ja hooldamisel järgida seadusandlusest tulenevaid nõudeid, tagamaks keskkonna kõrgetasemeline kaitse.

4.3.2 Liikluse korraldamine teedel ja liiklusohutuse tagamine

Liiklusseadus (RT I 2001, 3, 6) on vastu võetud 14.12.2000.

Käesolev seadus sätestab liikluse korraldamise Eesti teedel ning liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded.

§ 2. Liiklejate turvalisuse tagamine

(1) Kõik liiklejad ja muud isikud peavad järgima liiklusalaste õigusaktide nõudeid, olema liikluses hoolikad ja ettevaatlikud ning tagama liikluse sujuvuse, et vältida ohtu ja kahju tekitamist.

(4) Kohalik omavalitsus korraldab liiklust ja tagab liiklusohutuse oma haldusterritooriumil.

§ 4. Tee

(2) Teega külgnev ala on teeäärne piirkond, kus asuv rajatis on juhile teelt näha ja kuhu võib viia juurdesõidutee.

(3) Sõidutee on sõidukite liikluseks ettenähtud teeosa. Teel võib olla mitu eraldusribadega eraldatud sõiduteed. Samal tasandil ristuvad sõiduteed, mis ei ole põllu- või metsateed, moodustavad sõiduteede ristumisala. Sõiduteeäärt näitab vastav teekattermärgis ja kui seda ei ole, siis teepeenra, eraldusriba, haljasala või muu riba äär või rentsli põhi või sõidutee äärekivi. Rööbasteta sõidukite sõidutee ääreks on sõiduteepoolne trammirööbas, kui sõiduteega samal tasandil asuvad mõlemasuunalised trammiteed on sõidutee ühes servas.

(4) Kõnnitee on jalakäija liiklemiseks ettenähtud teeosa või sama otstarbega omaette tee. Kõnnitee võib olla tähistatud vastavate liiklusmärkide või teekattermärgistega.

(5) Jalgrattatee on jalgratta ja mopeediga liiklemiseks ettenähtud teeosa või sama otstarbega omaette tee. Jalgrattatee tähistatakse vastavate liiklusmärkide või teekattermärgistega.

(6) Õueala on jalakäijate ja sõidukite üheskoos liiklemiseks ettenähtud tee, mis on tähistatud vastavate liiklusmärkidega.

(7) Ühissõidukirada on sõiduplaani kohaselt sõitvale bussile ja trollibussile, samuti sõitjaid vedavale taksole liiklemiseks ettenähtud sõidutee osa. Ühissõidukirada tähistatakse vastavate liiklusmärkide või teekattemärgistega.

(8) Asula käesoleva seaduse tähenduses on hoonestatud ala, mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud asulas ettenähtud liikluskorda kehtestavate liiklusmärkidega.

§ 5. Liiklusohutusprogrammid

(1) Riikliku liiklusohutuspoliitika elluviimist korraldatakse riiklike liiklusohutusprogrammide kaudu.

(2) Kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse liiklusohutuspoliitika elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide kaudu.

Arengukava näeb ette mitmete tänavate ja liiklussõlmede rekonstrueerimise, samuti kõnniteede ja jalgrattateede rajamise, samas liiklust rahustavate võtete kasutamise, kus võimalik ja vajadus, ülekäiguradade ohustamise, mis kõik suurendavad liiklusohutust. Täpsem tegevuskava on välja toodud Narva linna liiklusohutusprogrammis 2009-2013, millele viitab ka arengukava.

4.3.3 Raudtee kaitsevöönd

Raudteeseadus (RT I 2003, 79, 530), vastu võetud 19.11.2003.

Raudteeseaduse § 3 punkti 6 kohaselt on **raudtee kaitsevöönd** raudtee sihtotstarbelise toimimise ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ettenähtud maa-ala, mille laius rööpme teljest (mitmeteelistel raudteedel ja jaamades äärmise rööpme teljest) **linnades ja asulates on 30 meetrit ning väljaspool linnu ja asulaid 50 meetrit.**

Narvas asub Tapa-Narva raudtee, millel on 30 m laiune raudtee kaitsevöönd.

§ 37. Raudtee kaitsevöönd

1) Raudtee kaitsevööndis asuva kinnisasja valdaja ei tohi oma tegevuse või tegevusetusega takistada raudtee sihtotstarbelist kasutamist, halvendada raudtee seisundit ega ohustada liiklust.

(2) Raudtee kaitsevööndis võib maaparandussüsteemide rajamine, maavara kaevandamine, kaevamistöde tegemine, metsaraie ja muud looduskeskkonda muutvad tööd, kergestisüttivate ainete ja lõhkematerjali tootmine ja ladustamine toimuda ainult Tehnilise Järelevalve Ameti ja vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja eelneval kirjalikul nõusolekul.

(3) Raudtee kaitsevööndis võib hoonete ja rajatiste ehitamine, seadmete ja materjalide ladustamine ja paigaldamine, mis seab ohtu nähtavuse kaitsevööndis, toimuda ainult Tehnilise Järelevalve Ameti ja vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja eelneval kirjalikul nõusolekul.

(4) Raudtee kaitsevööndis raudtee korrashoiuks või liiklusohutuse tagamiseks annab kinnisasja omanikule metsa raadamiseks nõusoleku keskkonnaminister või tema volitatud isik, arvestades võimaluse korral vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja kirjalikku põhjendatud seisukohta.

Arengukavaga kavandatud tegevused ei ole vastuolus raudtee kaitsevööndist põhjustatud kitsendustega. Tänavate ja teede ning liiklussõlmede rajamisel ja rekonstrueerimisel tuleb kindlasti arvestada raudtee kaitsevööndiga.

„Raudtee tehnikasutuseeskirja kinnitamine” (RTL 1999, 127, 1773), vastu võetud teede- ja sideministri määrusega nr 39, 09.07.1999, kehtestab raudteeliikluse, raudteevedude, raudteeohiu, raudteeliiklusohutuse ja selle järelevalve alase töö korraldamise üldnõuded, samuti raudteel liiklevale raudteeveeremile, raudtee ehitistele ja seadmetele ning raudtee signalisatsioonile esitatavad tehnilised nõuded kooskõlas kehtestatud tehniliste juhendite, juhiste ja muude tehniliste aktidega.

II peatükk sätestab, et raudtee- ning muud ehitised ja seadmed, mis paiknevad jaamas või raudtee kaitsevööndis, peavad vastama ehitusgabariidi S (GOST 9238-83 järgi C) nõuetele ja tagama veeremi ohutu liiklemise ning III peatükk toob välja nõuded veeremile, mille kohaselt peab see tagama häireteta töö ning vastama liiklusohutuse, tuleohutuse, tööohutuse ja keskkonnakaitse eeskirjade nõuetele.

Arengukavaga kavandatud tegevused ei käsitle raudteeliikluse, –veeremi ja –infrastruktuuri arendamist. Seega ei ole võimalik hinnata arengukava vastavust eelpooltoodud määrusele.

4.3.4 Lennuvälja kaitsevöönd

17.02.1999 vastu võetud “Lennundusseadus¹” (RT I 1999, 26, 376).

§ 34¹. Lennuvälja ja kopteriväljaku lähiümbrus

(5) **Kaitsevöönd** on lennuvälja sihtotstarbelise toimimise ja häireteta lennuliikluse tagamiseks ning lennuväljalt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ettenähtud maa-ala, kus kitsendatakse kinnisasja kasutamist.

(6) Lennuvälja kaitsevöönd moodustab riskükülikukujulise ala, mis ulatub **150–500 meetrini lennuraja telgjoonest mõlemale poole ja 600–2300 meetrini lennuraja lävedest lähenemisalade suunas.**

(7) Lähiümbruse mõõtmed ning kõrguspiirangud sõltuvad lennuvälja ja kopteriväljaku klassist, lennuraja pikkusest, lennutegevuse laadist ning lennuvälja varustusest lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadmetega. Täpsed lähiümbruse ulatused ning kõrguspiirangud määratakse käesoleva paragrahvi lõike 8 alusel kehtestatud õigusaktis sätestatud korra kohaselt, arvestades lennuvälja või kopteriväljaku klassi, lennuraja pikkust, lennutegevuse laadi ning lennuvälja varustatust lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadmetega.

§ 35². Lennuvälja kaitsevööndis keelatud tegevused

(1) Lennuvälja kaitsevööndis asuva kinnisasja valdaja ei tohi oma tegevuse või tegevusetusega takistada lennuvälja sihtotstarbelist kasutamist, halvendada lennuvälja seisundit ega ohustada liiklust.

(2) Lennuvälja kaitsevööndis hooldatakse metsa ja muud puittaimestikku vastavalt Lennuameti poolt kinnitatud hoolduskavale.

(3) Lennuvälja kaitsevööndis on keelatud:

- 1) uue jäätmekäitluskoha rajamine, kus tehakse jäätmete taaskasutuse või kõrvaldamise toiminguid, milleks ehitise olemasolu ei ole vajalik;
- 2) kalatööstuse ja muu loomsete jäätmetega seotud tööstuse rajamine;
- 3) kala-, linnu- ja loomakasvatusefarmi rajamine;
- 4) viljapõldude, viljakuivatite, puuvilja- ja marjaistanduste rajamine ning muude lindude massilisi toiterändeid põhjustavate põllumajanduslike tegevuste kavandamine;
- 5) suurõnnetuse ohuga ettevõtte asutamine;
- 6) ohtlike kemikaalide ja lõhkematerjali tootmine ning ladustamine;
- 7) auru- ja saasteainete väljutamisega seotud tootmistegevus;
- 8) lõhketööd ja maavarade kaevandamine;
- 9) uute metsaistanduste rajamine, metsaraie või muud oluliselt looduskeskkonda muutvad tööd ilma Lennuametiga kooskõlastamata;
- 10) planeerimis- ja ehitustegevus ilma Lennuametiga kooskõlastamata;
- 11) põlevmaterjalide ladustamine üle 3000 kuupmeetri ilma Lennuametiga kooskõlastamata;
- 12) seadmete paigaldamine, mille töö võib segada lennujuhtimis- ja raadionavigatsiooniseadmete tööd;
- 13) uute elamurajoonide ja ühiskasutusega hoonete ehitamine (näiteks koolid, lasteaiad, haiglad ja ärihooned).

Lennundusseaduse § 35 seab tingimused lennuvälja, kopteriväljaku ja üle 45 m kõrguste ehitiste planeerimiseks, ehitamiseks ja kasutuselevõtmiseks.

Arengukavaga kavandatud tegevused ei näe ette tegevusi lennuvälja arendamiseks (arengukava kohaselt on vajalik sellekohase uuringu läbi viimine, mis aitaks välja selgitada lennuvälja arendamise kasumlikkust), seega ei ole võimalik hinnata arengukava poolt lennuvälja kaitsevööndiga arvestamist. Tulevikus, kui planeeritakse lennuvälja eesmärgipärast arendamist, tuleb kaitsevööndiga ja sellest tulenevate kitsendustega kindlasti arvestada.

4.3.5 Veekogud

Narva linna territooriumil asuvad **Narva jõgi ja Narva veehoidla**, territooriumi lõunaosas paiknevad veel **Kadastiku ja Väike-Kadastiku järv, Kulgu jõgi** ja läänes Olgina linnaosaga piirnev **Soldina peakraav**, mis suubub Tõrvajõkke, kõik nimetatud veekogud paiknevad vaid osaliselt Narva linna territooriumil.

Meresõiduohutuse seaduse (RT I 2002, 1, 1), vastu võetud 12.12.2001, § 2 kohaselt kuuluvad Narva veehoidla ja Narva jõgi Peipsi järvest Narva koseni laevatatavate siseveekogude hulka.

Narva jõgi kuulub **Veeseaduse** (RT I 1994, 40, 665), vastu võetud 11.05.1994, § 5 (2) kohaselt riigi omandis olevate laevatatavate veekogude hulka.

Vabariigi Valitsuse määruse nr 191, 18.07.1996 "**Avalikult kasutatavate veekogude nimekirja kinnitamine**" (RT I 1996, 58, 1090) järgi kuulub Kulgu jõgi (kood riigi veekatastris 10652) avalikult kasutatavate veekogude hulka.

Veeseadus (RT I 1994, 40, 665) § 10. Kallasrada

(1) Kallasrada on kaldariba avaliku veekogu ja avalikuks kasutamiseks määratud veekogu ääres ning asub kaldavööndis. Kallasraja laiust arvestatakse lamekaldal keskmise veeseisu piirjoonest ja kõrgkaldal kaldanõlva ülemisest servast, lugedes viimasel juhul kallasrajaks ka vee piirjoone ja kaldanõlva ülemise serva vahelist maariba.

(2) Kallasraja laius on:

1) **laevatatavatel veekogudel 10 meetrit;**

2) **teistel veekogudel 4 meetrit;**

3) suurvee ajal, kui kallasrada on üle ujutatud, 2 meetri laiune kaldariba, mida mööda võib vabalt ja takistamatult veekogu ääres liikuda.

(3) Kallasraja kasutaja ei tohi kallasraja kasutamise kahjustada kaldaomaniku vara.

(4) Avalikult kasutataval veekogul puudub kallasrada:

1) sadamas;

2) tootmisvee veehaarde vähimas võimalikus teeninduspiirkonnas;

3) enne asjaõigusseaduse (vastu võetud 09.06.1993) jõustumist õiguspäraselt kallasrajale püstitatud ehitisel;

4) hüdrograafiateenistuse ja seirejaamaehitisel;

5) kalakasvatusehitisel;

6) hüdroelektrijaama vähimas võimalikus teeninduspiirkonnas.

Narva jõe ja Narva veehoidla kallasraja laius on 10 m, Kadastiku ja Väike-Kadastiku järvel, Kulgu jõel ja Olgina linnaosaga piirneval Soldina peakraavil 4 m.

§ 29. Veekaitsevöönd

(1) Vee kaitsmiseks hajureostuse eest ja veekogu kallaste uhtumise vältimiseks moodustatakse veekogu kaldaalal veekaitsevöönd.

(2) Veekaitsevööndi ulatus tavalisest veepiirist on:

1) Läänemerel, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel ning Vörtsjärvel – 20 m;

- 2) **teistel järvedel, veehoidlatel, jõgedel, ojadel, allikatel, peakraavidel ja kanalitel ning maaparandussüsteemide eesvooludel – 10 m;**
- 3) maaparandussüsteemide eesvooludel valgalaga alla 10 km² – **1 m.**

Narva jõe veekaitsevööndi ulatus on 10 m;
Narva veehoidlal veekaitsevööndi ulatus on 10 m;
Kadastiku järve veekaitsevööndi ulatus on 10 m;
Väike-Kadastiku järve veekaitsevööndi ulatus on 10 m;
Kulgu jõe veekaitsevööndi ulatus on 10 m;
Soldina peakraavi veekaitsevööndi ulatus on 10 m.

(3) Tavaline veepiir on käesoleva seaduse tähenduses põhikaardil märgitud veekogu piir.

(4) Veekaitsevööndis on keelatud:

- 1) maavarade ja maa-ainese kaevandamine ning geoloogilise uuringu teostamine;
- 2) puu- ja põõsarinde raie ilma Keskkonnaameti nõusolekuta, välja arvatud raie maaparandussüsteemi eesvoolul maaparandushoiutööde tegemisel;
- 3) majandustegevus, välja arvatud heina niitmine ja roo lõikamine;
- 4) [kehtetu – RT I 2007, 25, 131 – jõust. 1.04.2007]
- 5) väetise, keemilise taimekaitsevahendi ja reoveesette kasutamine ning sõnnikuhoidla või -auna paigaldamine. Lubatud on taimekaitsevahendi kasutamine taimehaiguste korral ja kahjurite puhanguliste kollete likvideerimisel Keskkonnaameti igakordsel loal.

Looduskaitseseadus (RT I 2004, 38, 258), vastu võetud 21.04.2004.

§ 37. Ranna ja kalda piiranguvöönd

(1) Ranna või kalda piiranguvööndi laius on:

- 2) **üle kümne hektari suurusel järvel ja veehoidlal ning üle 25 ruutkilomeetri suuruse valgalaga jõel, ojal, maaparandussüsteemi eesvoolul 100 meetrit;**
- 3) allikal ning **kuni kümne hektari suurusel järvel ja veehoidlal ning kuni 25 ruutkilomeetri suuruse valgalaga jõel, ojal, maaparandussüsteemi eesvoolul 50 meetrit.**

Narva jõe kalda piiranguvöönd on 100 meetrit,
Narva veehoidla kalda piiranguvöönd on 100 meetrit,
Kadastiku järve kalda piiranguvöönd on 100 meetrit,
Kulgu jõe kalda piiranguvöönd on 100 meetrit,
Väike-Kadastiku järve kalda piiranguvöönd on 100 meetrit,
Soldina peakraavi kalda piiranguvöönd on 50 meetrit.

(2) Ranna ja kalda piiranguvööndis asuvate metsade kaitse eesmärk on vee ja pinnase kaitsmine ja puhketingimuste säilitamine. Ranna piiranguvööndis on keelatud lageraie. Kalda piiranguvööndis ei

tohi lageraielangi pindala olla suurem kui kaks hektarit, välja arvatud maaparandussüsteemi eesvoolu veekaitsevööndis maaparandushoiutööde tegemisel.

(3) Ranna või kalda piiranguvööndis on keelatud:

- 1) reoveesette laotamine;
 - 2) matmispaiga rajamine;
 - 3) jäätmete töötlemiseks või ladustamiseks määratud ehitise rajamine ja laiendamine, välja arvatud sadamas;
 - 5) maavara kaevandamine;
- 6) mootorsõidukiga sõitmine väljaspool selleks määratud teid ja radu ning maastikusõidukiga sõitmine, välja arvatud tiheasustusalal haljasala hooldustööde tegemiseks, kutselise või harrastusliku kalapüügiõigusega isikul kalapüügiks vajaliku veesõiduki veekogusse viimiseks ning maatulundusmaal metsamajandustöödeks ja põllumajandustöödeks.

§ 38. Ranna ja kalda ehituskeeluvöönd

(1) Ehituskeeluvööndi laius rannal või kaldal on:

- 3) **linnas** ja alevis ning aleviku ja küla selgelt piiritletaval kompaktsel asustusega alal (edaspidi tiheasustusala) **50 meetrit**, välja arvatud käesoleva lõike punktis 5 sätestatud juhul;
- 5) allikal ning **kuni kümne hektari suurusel järvel** ja veehoidlal ning **kuni 25 ruutkilomeetri suuruse valgalaga** jõel, ojal, maaparandussüsteemi eesvoolul **25 meetrit**.

§ 40. Ranna ja kalda ehituskeeluvööndi suurendamine ja vähendamine

(1) Ranna ja kalda ehituskeeluvööndit võib suurendada või vähendada, arvestades ranna või kalda kaitse eesmärke ning lähtudes taimestikust, reljeefist, kõlvikute ja kinnisasjade piiridest, olemasolevast teede- ja tehnovõrgust ning väljakujunenud asustusest.

(2) Ranna ja kalda ehituskeeluvööndit võib kohalik omavalitsus suurendada üldplaneeringuga.

(3) Ranna ja kalda ehituskeeluvööndi vähendamine võib toimuda keskkonnaministri nõusolekul.

Vastavalt Narva linna üldplaneeringule 2000-2012 on Kadastiku ja Väike-Kadastiku järvede ehituskeeluvööndi suuruseks 30 meetrit. Toetudes Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti peaaerhitekt Peeter Tambu andmetele, on uues, menetletavas Narva linna üldplaneeringus Kadastiku järvele kavandatud 30 meetri ja Väike-Kadastiku järvele 50 meetri laiune ehituskeeluvöönd.

Narva jõe kalda ehituskeeluvöönd on 50 meetrit. Narva linna üldplaneeringuga on Narva jõel ehituskeeluvööndit vähendatud järgmistes lõikudes:

- Väikesaare tänava piirkonnas kuni olemasoleva ehitusjooneni (vööndi ulatuseks jääb 15- 30 m);
- Sutthoffi linnaosas Pargi põigi ja Tolli tänava lõigu piirkonnas kuni olemasoleva ehitusjooneni (vööndi ulatuseks jääb 15-30 m);

- Vanalinnas Victoria bastionist kuni Raja tänavani kuni 10 meetrini, võimaldamaks puhkekoridori väljaarendamist välikohvikute ning väikepoodide kaudu;
- Köningsholmi saarel kuni 30 meetrini;

Narva veehoidla kalda ehituskeeluvöönd on 50 meetrit;

Kulgu jõe kalda ehituskeeluvöönd on 50 meetrit.

Soldina peakraavi kalda ehituskeeluvöönd on 25 meetrit.

Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt on Balti elektrijaama kanalitel 10 m laiused ehituskeeluvööndid.

(2) Rannal ja järve või jõe kaldal metsamaal ulatub ehituskeeluvöönd ranna või kalda piiranguvööndi piirini.

(3) Ranna või kalda ehituskeeluvööndis on uute hoonete ja rajatiste ehitamine keelatud.

(4) Ehituskeeld ei laiene:

1¹) tiheasustusala ehituskeeluvööndis varem väljakujunenud ehitusjoonest maismaa suunas olemasolevate ehitiste vahele uue ehitise püstitamisele;

2) kalda kindlustusrajatisele;

3) supelranna teenindamiseks vajalikule rajatisele;

4) maaparandussüsteemile, välja arvatud poldrile;

5) olemasoleva ehitise esmakordsele juurdeehitisele juhul, kui juurdeehitise maht on väiksem kui üks kolmandik olemasoleva ehitise kubatuurist;

6) piirdeaedadele.

(5) Ehituskeeld ei laiene kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud:

1) pinnavee veehaarde ehitisele;

2) **sadamaehitisele ja veeliiklusrajatisele;**

3) ranna kindlustusrajatisele;

4) hüdrograafiateenistuse ja seirejaama ehitisele;

5) kalakasvatusehitisele;

6) riigikaitse, piirivalve ja päästeteenistuse ehitisele;

8) tehnovõrgule ja -rajatisele;

9) **sillale;**

10) **avalikult kasutatavale teele ja tänavale;**

11) **raudteele.**

(6) Lautrit ja paadisilda tohib rannale või kaldale rajada, kui see ei ole vastuolus ranna ja kalda kaitse eesmärkidega ja veeseaduse § 8 lõikega 2.

(7) Ehitamisele kaitsealal kohaldatakse käesolevas peatükis sätestatud, kui kaitse-eeskirjaga ei ole sätestatud teisiti.

(8) Hoiualal reguleerib ehitamist lisaks käesolevas seaduses hoiuala kohta sätestatule ka käesolev peatükk.

(9) 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.

Narva linna üldplaneeringuga 2000-2012 on tehtud ettepanek vähendada ehituskeeluvööndid Väikesaare, Tolli, Pargi põigu tänavate piirkonnas kuni olemasoleva ehitusjooneni (ehituskeeluvööndi ulatuseks jääb 15-30 m). Samuti on tehtud ettepanek ehituskeeluvööndi vähendamiseks Vanalinnas Victoria bastionist kuni Raja tänavani kuni 10 meetrini, võimaldamaks puhkekoridori väljaarendamist välikohvikute ning väikepoodide kaudu ning Köningsholmi saarel kuni 30 meetrini.

Narva linna üldplaneeringuga ettenähtud ja arengukavas kajastust leidnud uuele Narva sillale ehituskeeluvöönd ei rakendu. Samuti ei rakendu ehituskeeluvöönd Narva linna kesklinna jõesadama ja Kulgu sadama arendamisel ja väljaehitamisel.

Vastavalt **Veeseadusele** (RT I 1994, 40, 655) § 24 (7) kuuluvad kõik Eesti veekogud reostustundlike heitveesuublade hulka. Seega on kõik Narva territooriumil asuvad veekogud reostustundlikud heitveesuublad.

Vastavalt keskkonnaministri määrusele nr 58, 09.10.2002 "**Lõheliste ja karpkalalaste elupaikadena kaitstavate veekogude nimekiri ning nende veekogude vee kvaliteedi- ja seireõuded ning lõheliste ja karpkalalaste riikliku keskkonnaseire jaamad**" (RTL 2002, 118, 1714) on Narva jõgi lõheliste ja karpkalalaste elupaigana kaitstav veekogu. Määrusega on määratud lõheliste ja karpkalalaste elupaikadena kaitstavate veekogude vee kvaliteedi ja seireõuded.

Vastavalt keskkonnaministri määrusele nr 73, 15.06.2004 "**Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu**" (RTL 2004, 87, 1362) on Narva jõgi kantud Karoli oja suudmest Gorodenka oja suudmeni ja Narva veehoidla paisust suubumiseni Narva lahte lõhede kudemis- ja elupaikade nimistusse.

Looduskaitseadus. § 51. Koelmuala kaitse

(1) Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaigana kinnitatud veekogul või selle lõigul on keelatud olemasolevate paisude rekonstrueerimine ulatuses, mis tõstab veetaset, uute paisude rajamine ning veekogu loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine.

Narva jõgi kuulub koos vanajõgedega Vasknarvast Karoli vanajõe suudmeni keskkonnaministri määruse nr 58, 28.05.2004 "**Suurte üleujutusalaadega siseveekogude nimistu ja nendel siseveekogudel kõrgveepiiri määramise kord**" alusel suurte üleujutusalaadega siseveekogude hulka.

Vabariigi Valitsuse määruse nr 210, 03.06.2004 "**Vesikondade ja alamvesikondade nimetamine**" (RT I 2004, 48, 339) kohaselt jääb Narva jõgi Ida-Eesti vesikonna Viru alamvesikonda.

Vabariigi Valitsuse määrusega nr 176, 17.09.1997 "**Piirirežiimi eeskirja kinnitamine**" alusel on lubatud ujuvvahendite liikumine Narva jõel mööda pealaevateed. Ujuvahendid võivad läheneda riigipiirile Narva veehoidlal kuni 50 meetri kaugusele. Riigipiirile lähenemise keeld ei kehti piirikontrolli läbinud ujuvvahenditele, mis suunduvad lühemat teed pidi riikidevahelise kokkuleppega määratud piiriületuskohta. Narva jõe kuivsängis on keelatud viibida alates veehoidla tammist kuni raudteesillani. Õisel ajal on Narva jõel ja Narva veehoidlal (pool tundi pärast päikese loojumist, kuni pool tundi enne päikese tõusu) viibimine piirivalve loata keelatud. Määruse punkti 72¹ järgi tuleb ujuvvahendi ja transpordivahendiga Narva jõele ja Narva veehoidlale või nende jääle minek ning sealt tagasitulek registreerida lähimas piirivalve allüksuses.

4.3.6 Nõuded üldkasutatavatele ehitistele

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 14, 28.11.2002 "**Nõuded liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimaluste tagamiseks üldkasutatavates ehitistes**" (RTL 2002, 145, 2120) kehtestab nõuded liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimaluste tagamiseks üldkasutatavates ehitistes, et tagada neile ehituslike takistusteta liikumine avalikes kohtades ja üldkasutatavates hoonetes. Määruse § 2 kohaselt kuuluvad üldkasutatavate ehitiste alla muuhulgas **üldkasutatavad rajatised**, mille kaudu üldkasutatavad hooned on avalikkusele kättesaadavad ning samuti **tänavad**.

Sama määruse § 3 seab nõuded teedele ja parklatele:

- (1) Liikumistee ühissõidukite peatumiskohtadeni peab olema ehituslike takistusteta. Vajadusel tuleb näha ette erisõidukite kasutamiseks vajalikud peatused.
- (2) Avalikes autoparklates tuleb ette näha 1% parkimiskohtadest invaautodele, kuid mitte vähem kui kaks kohta, kusjuures väiksemates parklates vähemalt üks koht. Invaautodele mõeldud parkimiskohad peavad asuma hoone peasissepääsule võimalikult lähedal ja olema varustatud vastavate tunnusviitadega ning parkimiskohale värvi või muu püsiva materjaliga rajatud piktogrammiga. Invaauto parkimiskoha laius peab olema vähemalt 3,5 m ja pikkus 6,0 m. Kui invaautole ettenähtud parkimiskoht ei saa olla sissepääsu läheduses, võib parkimiskoha laius erandlikult olla 2,5 m, kui vahetult selle kõrval on vähemalt 1,0 m laiune jalgtee. Invaautode parkimiskohtade näited on toodud käesoleva määruse lisas 3.
- (3) Kinniste parklate (garaažide) ukсед peavad olema kas vastukaalude abil kergesti käsitsetatavad või automaatselt käivitatatavad.
- (4) Suured ja keerulised liiklussõlmed tuleb kaitsta ohutuspiiretega ja sünkroonsete helisignaalidega varustatud foorituledega, mis aitavad vaegnägijaid sõidutee ületamisel. Jalakäijate foori tuled peavad olema sobival kõrgusel ja hästi märgataval taustal ning sõidukitefoori tuledest eksimatult eristatavad. Sõidutee ületamine iseseisvalt peab olema raskusteta võimalik ka liikumispuudega inimesel.

(5) Ohutussaared rajatakse üldjuhul iga kolme sõiduraja järel. Ohutussaare laius (sügavus käigusuunal) peab olema vähemalt 2,0 m (soovitav 2,5 m) ja pikkus vähemalt 3,0 m (soovitav 4,0 m). Ohutussaar peab analoogiliselt kõnniteega olema tõstetud sõidutee pinnast kõrgemale.

(6) Ohutussaart läbiv vöötraja osa võib olla sõidutee tasapinnas, kui selle kattematerjal erineb sõidutee omast, nii et vaegnägijad tajuvad liiklusolukorra muutumist.

§ 4. Jalg- ja kõnniteed

(1) Kõnnitee peab sõiduteest olema eraldatud vähemalt 60 mm kõrguste äärekividega. Kõnnitee ohutussaare äärekivi kõrgus tänava ületamise kohas ei tohi olla üle 40 mm ja alla 25 mm. Jalakäijate ületuskoha äärekivid ei tohi olla ebamäärase geomeetrilise kujuga. Sõiduteele laskumiseks, sealt kõnniteele või ohutussaarele tõusmise hõlbustamiseks ei tohi kasutada längu lõigatud äärekive ega paigutada sõiduteele kaldpakke. Äärekivide paigutuse näited on toodud käesoleva määruse lisa 4.

(2) Kui kõnniteed ei ole võimalik ehitada sõidutee pinnast kõrgemale, tuleb kõnnitee markeerida.

(3) Jalg- ja kõnniteed peavad olema tasase pinnaga ja kõva kareda kattega, mis märgudes ei muutu libedaks.

(4) Jalg- ja kõnnitee laius peab olema vähemalt 1,8 m (soovitav 2,0 m), mis võimaldab ratastoolis liikujail teineteisest mööduda. Elurajooni siseteed peavad olema vähemalt 1,8 m, õueteed ja üldkasutatavasse hoonetesse viivad teed vähemalt 1,2 m laiused. Ratastooli tagasipöördeks 180° peab kahe meetri ulatuses olema laiust vähemalt 2,5 m; pöördeks 90° on vaja vähemalt 1,5 m laiust ja 1,5 m pikkust teelõiku.

(5) Jalg- ja kõnnitee pikikalle ei tohi ületada 6% ja külgekalle 2%. Erakordselt kitsas kohas või reljeefsel maastikul on erandina lubatud pikikalle 8–10% vastavalt 12–10 m pikkusel teelõigul.

Kui üldkasutatavate teede pikikalle ületab lubatud suuruse või tuleb seal olukorra sunnil kasutada astmeid, tuleb ratastooli kasutajatele planeerida omaette, lubatud kaldega tee või pandus.

(6) Kaldega tee kõrvale tuleb iga 300 m, maksimaalselt 400 m järel rajada istepingiga puhkekoht. Puhkekohta tähistavad ja suunavad viidad peavad olema hästi märgatavad. Puhkekoha paigutuse näide on toodud käesoleva määruse lisa 3.

(7) Jalg- ja kõnniteedel ei tohi olla nende kasutuslaiust vähendavaid objekte, nagu näiteks kioskid, taksofonikabiinid, raha- ja kaubaautomaadid, ega teede kasutamist takistavaid eenduvald ehitiseosi.

(8) Teede laiust ajutiselt piiravatest takistustest, nagu näiteks kaevamistööd või teeremont tuleb liikumispuudega isikuid ette hoiatada vastavate hoiatusmärkidega ja vaegnägijaid helisignaalidega.

(9) Ületuskoht tuleb ehitada käesoleva määruse lisa 4 toodud lahenduse A kohaselt, erandjuhtudel võib kasutada lahendust B.

§ 9. Orientiirid

(1) Avalikes kohtades (teedel ja tänavatel, väljakutel ja parkides), eriti ristmikel, jaamades ja ühissõidukite peatustes tuleb paigaldada hästi loetavad ja kaugelt märgatavad orientiirid, mis teatavad liikumispuudega isikutele ja vaegnägijatele ehituslikest takistustest ning muudest ohtudest.

(2) Vaegnägijatele tuleb anda teavet liikumisteel eelolevatest muutustest (trepile, ülekäigurajale või takistusele lähenemine, ohutussaare lõppemine, tee suuna muutus jms) kas hästitajutavate optiliselt kontrastsete suunaviitade, pinnakatte erinevuse, reljeefsete vöötide, ohutuspiirete või helisignaali abil.

(3) Nägemisteave peab olema hästi märgataval kõrgusel ja mittepeegelduval taustal. Kirjatähed ja taust peavad olema kontrastsetes toonides, soovitavalt heledad tähed tumedal taustal. Tähtede kuju ja suurus peavad tagama teabe nähtavuse ka vaegnägijatele. Kasutada tuleb rahvusvahelisi märke (piktogramme) ja tähiseid.

(4) Linnaplaanidel ja -skeemidel, reisujuhtides, transpordiskeemidel ja -teatmikes jne tuleb ära näidata ehituslike takistustega või takistusteta alad ja hooned (hotellid, muuseumid, teatrid, kinod, muud ühiskasutatavad asutused ja objektid, parkimisvõimalused) ning ratastoolikasutajatele kohaldatud ühissõidukite liiklusmarsruudid.

Arengukava näeb ette, et bussiootepaviljonide ja bussipeatustesse juurdepääsuteid rajades tuleb arvestada puuetega inimeste vajadustega.

Arengukava tegevusplaan näeb ette parkimisalade planeerimise detailplaneeringute raames ning seejärgse projekteerimise ja väljaehitamise, samuti parkimismaja projekteerimise ja ehitamise, kergliiklusteevõrgustiku rajamise. Nende ehitamisel tuleb puuetega inimeste täisväärtusliku liikumise tagamiseks järgida ülaltoodud nõudeid.

4.3.7 Kaitsealad

Narva jõe alamjooksu hoiuala

Narva jõe alamjooksu hoiuala pindala on kokku 257,7 ha, Narva linna territooriumile jääb sellest ca. 110 ha.

21.04.2004 vastu võetud Looduskaitseseadus (RT I 2004, 38, 258) käsitleb hoiuala:

§ 32. Hoiuala

(1) Hoiuala moodustatakse loodusliku loomastiku, taimestiku ja seenestiku soodsa seisundi tagamiseks, kui see ei ole tagatud muul käesoleva seadusega sätestatud viisil.

(2) Hoiualal on keelatud nende elupaikade ja kasvukohtade hävitamine ja kahjustamine, mille kaitseks hoiuala moodustati ning kaitstavate liikide oluline häirimine, samuti tegevus, mis seab ohtu elupaikade, kasvukohtade ja kaitstavate liikide soodsa seisundi.

(5) Hoiualal kavandatava tegevuse mõju elupaikade ja liikide seisundile hinnatakse keskkonnamõju hindamise käigus või käesoleva seaduse §-s 33 sätestatud korras.

§ 14. Üldised kitsendused

(1) Kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis ei või ilma kaitstava loodusobjekti valitseja nõusolekuta:

1) **muuta katastriüksuse kõlvikute piire ega kõlviku sihtotstarvet;**

2) koostada maakorralduskava ja teostada maakorraldustoiminguid;

3) väljastada metsamajandamiskava;

4) [kehtetu – RT I 2007, 25, 131 – jõust. 1.04.2007];

5) **kehtestada detailplaneeringut ja üldplaneeringut;**

6) **anda nõusolekut väikeehitise, sealhulgas lautri või paadisilla ehitamiseks;**

7) **anda projekteerimistingimusi;**

8) **anda ehitusluba;**

9) rajada uut veekogu, mille pindala on suurem kui viis ruutmeetrit, kui selleks ei ole vaja anda vee erikasutusluba, ehitusluba või nõusolekut väikeehitise ehitamiseks.

§ 15. Liikumine kaitstaval loodusobjektil

(1) Kaitseala sihtkaitse- ja piiranguvööndis või hoiualal olevad või kaitstava looduse üksikobjekti juurde viivad **teed ja rajad on päikesetõusust päikeseloojanguni avalikuks kasutamiseks** ning nende olemasolu korral peab kinnisasja valdaja tagama nimetatud ajal inimeste juurdepääsu kaitstavale loodusobjektile.

(2) Õuemaal, kus asub kaitstav looduse üksikobjekt, võivad teised isikud viibida kinnisasja valdaja nõusolekul.

Narva jõe alamjooksu hoiuala on kaitse alla võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 93, 05.05.2005 "**Hoiualade kaitse alla võtmine Ida-Viru maakonnas**". Narva jõe alamjooksu hoiuala paikneb Narva jõel (Joonis 16). Hoiuala kaitse-eesmärk on EÜ nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisas nimetatud elupaigatüübi – jõgede ja ojade (3260)¹ 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.

Narva jõe kanjoni maastikukaitseala

Narva jõe kanjoni maastikukaitseala välispiiri kirjeldus ja kaitse-eeskiri on kinnitatud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 155, 13. 05. 1999 "Panga maastikukaitseala, Türisalu maastikukaitseala ja Narva jõe kanjoni maastikukaitseala kaitse-eeskirjade ja välispiiri kirjelduste kinnitamine" (RT I 1999, 46, 530).

¹ Kaitstava elupaigatüübi koodinumber vastavalt EU nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisale

Kaitse-eeskirja kohaselt on Narva jõe kanjoni maastikukaitseala moodustatud Eesti NSV Ministrite Nõukogu korraldusega nr 331-k, 13.03.1959 "Maastiku üksikelementide, dendraariumide ja katsekultuuride ning viljapuude ja viljapuuadade riikliku kaitse alla võtmisest" (ENSV Teataja 1959, 29, 160) looduskaitse alla võetud maastiku üksikelemendi - Narva jõe astangu baasil. Kaitseala põhieesmärk on esindusliku Alam-Ordoviitsiumi paasi lõikunud Narva jõe kanjoni ja jõeastangute kaitse.

Kaitseala maa-ala kuulub vastavalt kaitse-eeskirjale kaitsekorra eripärale ja majandustegevuse piiramise astmele piiranguvööndisse.

Kaitse-eeskirja punkt 6 kohalt on mootorsõidukitega liiklemine ja nende parkimine väljaspool selleks ettenähtud teid ja parklaid kaitsealal keelatud, välja arvatud teaduslikel välitöödel, järelevalve- ja päästetöödel ning käesoleva kaitse-eeskirjaga lubatud töödel.

Kaitse-eeskirja punkt 8 kohaselt on Narva jõe kanjoni maastikukaitseala keelatud:

- 1) maavarade ja maa-ainese kaevandamine, sealhulgas lahtise pae äravedu;
- 2) puhtpuistute kujundamine ja energiapuistute rajamine;
- 3) väetiste ja mürkkemikaalide kasutamine;
- 4) jäätmete ladustamine;
- 5) uuendusraie, välja arvatud turberaie perioodiga vähemalt 40 aastat, kusjuures kaitseala valitsejal on õigus esitada nõudeid raieaja, puidu kokku- ja väljaveo ning puistu koosseisu ja täiuse osas.

Kaitse-eeskirja punkt 9 kohaselt on kaitseala valitseja nõusolekuta kaitsealal keelatud:

- 1) **detail- ja üldplaneeringu kehtestamine;**
- 2) maakorralduskava kinnitamine;
- 3) **katastriüksuse kõlvikute piiride ja pindala muutmine;**
- 4) **projekteerimistingimuste andmine;**
- 5) uute maaparandussüsteemide rajamine;
- 6) veekogude veetaseme muutmine;
- 7) **uute sildade, õhuliinide, soojustrasside ja muude kommunikatsioonide rajamine;**
- 8) **uute ehitiste püstitamine.**

Kaitse-eeskirja punkt 5 kohaselt on inimestel lubatud viibida kogu kaitsealal, kusjuures tuleb arvestada piirialal viibimist reguleerivate õigusaktidega.

Vastavalt kaitse-eeskirja punktile 6 on **mootorsõidukitega liiklemine ja nende parkimine väljaspool selleks ettenähtud teid ja parklaid kaitsealal keelatud**, välja arvatud teaduslikel välitöödel, järelevalve- ja päästetöödel ning käesoleva kaitse-eeskirjaga lubatud töödel.

Narva jõe kanjoni maastikukaitseala valitsejaks on kaitse-eeskirja punkt 2 kohaselt Keskkonnaamet.

21.04.2004 vastu võetud "Looduskaitse seadus" (RT I 2004, 38, 258).**§ 31. Piiranguvöönd**

(1) Piiranguvöönd on kaitseala maa- või veeala, kus majandustegevus on lubatud, arvestades käesoleva seadusega sätestatud kitsendusi.

(2) Kui kaitse-eeskirjaga ei sätestata teisiti, on piiranguvööndis keelatud:

- 1) uue maaparandussüsteemi rajamine;
- 2) veekogude veetaseme ja kaldajoone muutmine;
- 3) maavara kaevandamine;
- 4) puhtpuistute kujundamine ja energiapuistute rajamine;
- 5) uuendusraie;
- 6) maastikukaitseala eritüübina kaitstavates parkides, arboreetumites ja puistutes puuvõrade või põõsaste kujundamine, puittaimestiku istutustööd ja raie ilma kaitseala valitseja nõusolekuta;
- 7) biotsiidi, taimekaitsevahendi ja väetise kasutamine;
- 8) **ehitise, kaasa arvatud ajutise ehitise, püstitamine** ning rahvuspargis ehitise väliskonstruktsioonide muutmine;
- 9) jahipidamine ja kalapüük,
- 10) **sõidukiga, maastikusõidukiga või ujuvvahendiga sõitmine, välja arvatud liinirajatiste hooldamiseks vajalikeks töödeks ja maatulundusmaal metsamajandustöödeks või põllumajandustöödeks;**
- 11) telkimine, lõkketegemine ja rahvaürituse korraldamine selleks ettevalmistamata ja kaitseala valitseja poolt tähistamata kohas;
- 12) roo varumine külmumata pinnasel.

(3) Kaitse-eeskirjaga võib piiranguvööndis kohustada säilitama koosluse liigilist ja vanuselist mitmekesisust ja keelata puidu kokku- ja väljavedu külmumata pinnasel.

(4) Kaitse-eeskirjaga võib piiranguvööndis seada raielangi suurusele ja kujule ning metsa vanuselisele koosseisule metsaseaduses sätestatust erinevaid piiranguid, mis on vajalikud koosluse või selles vööndis oleva kaitseala liigi säilimiseks. Püsielupaiga piiranguvööndis võib kaitse-eeskirjaga seada raie tegemise ajale piiranguid.

Narva Pimeaed

Vabariigi Valitsuse määrusega nr 152, 29.06.2006 "**Ida-Viru maakonna kaitsealuste parkide piirid**" (RT I 2006, 33, 252) on esitatud Ida-Viru maakonnas paiknevate parkide piirid, sh Narva Pimeaed.

Vastavalt ülalnimetatud määrusele on Narva Pimeaed kaitse alla võetud Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrusega nr 218, 05.06.1959 "Abinõudest parkide säilitamiseks ja korrastamiseks vabariigis" (RT 1999, 102, 909).

Narva Pimeaia maastikukaitseala kaitsekord on määratud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 64, 03.03.2006 "**Kaitsealuste parkide, arboreetumite ja puistute kaitse-eeskiri**" (RT I 2006, 12, 89), mis käsitleb maastikukaitseala eritüübina kaitse alla võetud parkide, arboreetumite ja puistute kaitset ja kasutamist.

§ 1. Üldsätted

(2) Pargi kaitse-eesmärk on ajalooliselt kujunenud planeeringu, dendroloogiliselt, kultuurilooliselt, ökoloogiliselt, esteetiliselt ja puhkemajanduslikult väärtusliku puistu ning pargi- ja aiakunsti hinnaliste kujunduselementide säilitamine koos edasise kasutamise ja arendamise suunamisega.

(3) Pargis kehtivad Looduskaitseaduses (RT I 2004, 38, 258) sätestatud piirangud käesolevas määruses sätestatud erisustega.

Määruse § 2 kohaselt on pargi valitseja asukohajärgse maakonna Keskkonnaamet.

(4) Pargi maa- ja veeala on piiranguvöönd, mille välispiir on määratud vastava õigusaktiga.

Narva Pimeaad jääb piiranguvööndisse.

§ 3. Liikumine pargis

(3) Jalgrattaga sõitmine on lubatud selleks määratud teedel ja radadel. Sõidukiga sõitmine on lubatud selleks määratud teedel ja sõiduki parkimine on lubatud parklates. Maastikusõidukiga sõitmine on lubatud pargi valitseja nõusolekul. Sõidukiga sõitmine väljaspool teid ja maastikusõidukiga sõitmine pargi valitseja nõusolekuta on lubatud hooldus-, järelevalve- ja päästetöödel, samuti liinirajatiste hooldamiseks vajalikel töödel ja maatulundusmaal metsamajandustöödel või põllumajandustöödel.

§ 7. Tegevus pargis

(2) Pargi valitseja nõusolekuta on pargis keelatud:

- 1) puuvõrade või põõsaste kujundamine ja puittaimestiku raie;
- 2) ehitise, kaasa arvatud ajutise ehitise püstitamine;**
- 3) projekteerimistingimuste andmine;
- 4) detail- ja üldplaneeringu kehtestamine;**
- 5) nõusoleku andmine väikeehitise, sealhulgas lautri või paadisilla ehitamiseks;**
- 6) ehitusloa andmine;**
- 7) veekogude veetaseme ja kaldajoone muutmine ning uute veekogude rajamine;
- 8) katastriüksuse kõlvikute piiride ja sihtotstarbe muutmine;
- 9) maakorralduskava koostamine ja maakorraldustoimingute teostamine;
- 10) metsamajandamiskava väljastamine ja metsateatise kinnitamine;
- 11) puhtpuistute kujundamine;
- 12) uuendusraie;

- 13) biotsiidi ja taimekaitsevahendi kasutamine;
- 14) uue maaparandussüsteemi rajamine.

(3) Pargis on keelatud maavara kaevandamine.

§ 8. Tegevuse kooskõlastamine

(1) Pargi valitseja ei kooskõlasta tegevust, mis vajab kaitse-eeskirja kohaselt pargi valitseja nõusolekut, kui see võib kahjustada pargi kaitse-eesmärgi saavutamist või seisundit.

(2) Pargi valitseja võib käesoleva määruse kohaselt pargi valitseja nõusolekut vajavate tegevuste kooskõlastamisel seada kirjalikult tingimusi, mille täitmisel tegevus ei kahjusta pargi kaitse-eesmärgi saavutamist ega pargi kui ühtse terviku seisundit.

(3) Kui tegevust ei ole pargi valitsejaga kooskõlastatud või tegevuses ei ole arvestatud pargi valitseja kirjalikult seatud tingimusi, mille täitmisel tegevus ei kahjusta pargi kaitse-eesmärgi saavutamist või seisundit, ei teki isikul, kelle huvides nimetatud tegevus on, vastavalt haldusmenetluse seadusele õiguspärasust sellise tegevuse õiguspärasuse osas.

(4) Keskkonnaministeeriumil või kavandatava tegevuse asukoha Keskkonnaametil on keskkonnamõju hindamise järelevalvajana õigus määrata pargi kaitseks keskkonnanõudeid, kui kavandatav tegevus võib kahjustada pargi kaitse-eesmärgi saavutamist või seisundit.

Arengukavaga kavandatud tegevuste elluviimisel (samuti jõesadamate arendamisel) tuleb arvestada Looduskaitseadusest ja ülaltoodud määrustest tulenevate piirangute ja kitsendustega.

4.3.8 Muinsuskaitse

Muinsuskaitseadus (RT I 2002, 27, 153), vastu võetud 27.02.2002, reguleerib riigi- ja kohaliku omavalitsuse organite ning mälestiste omanike ja valdajate õigusi ja kohustusi kultuurimälestiste (edaspidi mälestis) ja muinsuskaitsealade kaitse korraldamisel, samuti mälestiste ning muinsuskaitsealade säilimise tagamisel.

§ 2. Mälestise mõiste

Mälestis on riigi kaitse all olev kinnis- või vallasasi või selle osa või asjade kogum või terviklik ehitiste rühm, millel on ajalooline, arheoloogiline, etnograafiline, linnaehituslik, arhitektuuriline, kunstiline, teaduslik, usundilooline või muu kultuuriväärtus, mille tõttu see on käesolevas seaduses sätestatud korras tunnustatud mälestiseks.

Narva linna territooriumil asub 57 kinnismälestist ja 300 vallasmälestist.

Enamik kinnismälestisi on koondunud peamiselt Vanalinna linnaossa (arhitektuuri- ja ajaloomälestised) ning Kreenholmi linnaossa (arhitektuurimälestised).

§ 23. Vallasmälestise kasutamise kitsendused

Muinsuskaitseameti loata on keelatud vallasmälestist:

- 1) eemaldada kinnismälestisest, mille juurde see kuulub;
- 2) konserveerida, restaureerida, remontida või muuta mälestise ilmet muul viisil;
- 3) kasutada otstarbel, mis ohustab mälestise säilimist.

§ 24. Kinnismälestisel ja muinsuskaitsealal kehtivad kitsendused

(1) Muinsuskaitseameti ning valla- või linnavalitsuse loata on kinnismälestisel ja muinsuskaitsealal keelatud järgmised tegevused:

- 2) konserveerimine, restaureerimine ja remont;
- 3) **ehitamine, sealhulgas ehitise laiendamine juurde-, peale- või allaehitamise teel, ning lammutamine;**
- 4) **ajalooliselt väljakujunenud tänavatevõrgu, ehitusjoone ja kruntide (kinnistute) piiride muutmine ning kruntimine;**
- 5) **krundi või kinnistu maakasutuse sihtotstarbe muutmine;**
- 10) **teede, trasside ja võrkude rajamine ning remontimine;**

(3) Käesolevas paragrahvis sätestatud kinnismälestise kasutamise kitsendustes tehtavad leevendused määrab kindlaks Muinsuskaitseamet kaitsekohustuse teatises.

§ 25. Kaitsevöönd

(1) Kinnismälestise kaitseks kehtestatakse kaitsevöönd, millele kohaldatakse käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud kitsendusi ja milles tehtavad leevendused märgitakse kaitsekohustuse teatises. **Kaitsevööndiks on 50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist või piirist arvates**, kui mälestiseks tunnistamise õigusaktis ei ole ette nähtud teisiti. Ajaloolise terviku moodustavatele või lähestikku asuvatele mälestistele võib kehtestada ühise kaitsevööndi. Kaitsevööndi ulatust võib muuta.

(2) Muinsuskaitseameti loata on kinnismälestise kaitsevööndis keelatud:

1) maaharimine, ehitiste püstitamine, teede, kraavide ja trasside rajamine ning muud mulla- ja ehitustööd.

(5) Kalmistul paiknevale kinnismälestisele kaitsevööndit ei kehtestata.

§ 40. Ehitus- ja muude tööde tegemise nõuded

(1) Ehitus-, maaparandus- ja teetöid ning mälestist ohustada võivad muid töid tehakse Muinsuskaitseameti loal tingimustel, mis tagavad mälestise säilimise.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud tööde korral on loa taotleja kohustatud:

1) tellima mälestise kahjustamist ärahoidvad tööd, rahastama neid ning järgima nende tegemiseks kehtestatud nõudeid;

2) informeerima tööde teostajat mälestise olemasolust ja sellega seonduvatest kitsendustest.

(3) Mälestise säilimise eest seda ohustavate tööde tegemise ajal vastutab tööde teostaja, käesoleva paragrahvi lõike 2 punktis 2 nimetatud kohustuse täitmata jätmise eest vastutab loa taotleja.

(4) Ehitus- ja muu töö tuleb dokumenteerida kultuuriministri määrusega kehtestatud korras.

(5) Kinnisasjal, kus Muinsuskaitseameti andmeil võidakse avastada seni teadmata kultuuriväärtusega leid, tuleb enne tööde alustamist teha uuringud. Uuringud tehakse loa taotleja kulul.

§ 41. Ehitus- ja muude tööde seiskamine

Kui mälestisel, muinsuskaitsealal või mis tahes muus paigas tööd tehes avastatakse inimtegevuse tagajärjel ladestunud arheoloogiline kultuurikiht, sealhulgas inimluud, või kultuuriväärtusega leid, on tööde tegija kohustatud töö seiskama, säilitama leiukoha muutumatul kujul ning viivitamatult teatama sellest Muinsuskaitseametile ja valla- või linnavalitsusele.

§ 42. Ehitus- ja muude tööde peatamine

(1) Käesoleva seaduse §-s 41 nimetatud asjade avastamise korral on Muinsuskaitseametil õigus peatada tööd kuni kaheks nädalaks, et teha kindlaks asja vastavus mälestise tunnustele.

(2) Tööde peatamisega tekitatud kahju hüvitatakse seaduses sätestatud tingimustel ja korras.

Arengukavaga kavandatud tänavate ja ristmike projekteerimisel ja rajamisel ning rekonstrueerimisel tuleb kooskõlastada ehitusprojekt muuhulgas Muinsuskaitseameti ja Narva Linnavalitsusega, kes seavad kinnismälestise kaitsevööndisse jäävale rajatisele (ristmikule/teelõigule) tingimused, mis tagavad mälestise säilimise.

4.3.9 I, II ja III kaitsekategooria liikide kaitse

I ja II kaitsekategooria liigid on kaitse alla võetud Vabariigi Valitsus määrusega nr. 195, 20.05.2004 "I ja II kaitsekategooriana kaitse alla võetavate liikide loetelu" (RT I 2004, 44, 313).

Narva jões elav **tõugjas** (*Aspius aspius*) ning **veelendlane** (*Myotis daubentoni*), **tiigilendlane** (*Myotis dasycneme*), **suurkõrv** (*Plecotus auritus*) ja **põhja-nahkhiir** (*Eptesicus nilssonii*), kelle elupaigaks on Narva Pimead ja selle lähiümbrus, kuuluvad **II kaitsekategooria loomaliikide** hulka.

III kaitsekategooria liigid on kaitse alla võetud keskkonnaministri määrusega nr. 51, 19.05.2004 "**III kaitsekategooria liikide kaitse alla võtmine**" (RTL 2004, 69, 1134).

Narva jões elavad **vingerjas** (*Misgurnus fossilis*), **hink** (*Cobitis taenia*) ja **võldas** (*Cottus gobio*), samuti nii Narva jões kui veehoidlas elav **harjus** (*Thymallus thymallus*), **kuuluvad III kaitsekategooria loomaliikide hulka**.

Narva linna haldusterritooriumile ei jää ühtegi kaitsealuse taimeliigi kasvukohta. Kõige lähemale jääb Kulgu jõest lõuna poole kuni Narva veehoidlani (AS Narva Elektri jaamade Balti elektri jaama tuhaväljast nr 2 ja Rohelisest järvest vahetult lääne pool) III kaitsekategooriasse kuuluva **sooneiuvaiba** (*Epipactis palustris*) kasvukoht ca. 2700x1000 m suurusel alal. Nimetatud kohast ca. 2 km põhja poole jääb Udria maastikukaitseala, kus paikneb samuti III kaitsekategooria taimeliikide hulka kuuluva **künnapuu** (*Ulmus lavis*) kasvukoht.

Looduskaitse seadus, vastu võetud 21.04.2004 (RT I 2004, 38, 258)

§ 48. Liikide soodsa seisundi tagamine

(2) II kaitsekategooria liikide vähemalt 50 protsendi teadaolevate ja keskkonnaregistris registreeritud elupaikade või kasvukohtade kaitse tagatakse kaitsealade või hoiualade moodustamise või püsielupaikade kindlaksmääramisega lähtuvalt alade esinduslikkusest.

(3) III kaitsekategooria liikide vähemalt 10 protsendi teadaolevate ja keskkonnaregistris registreeritud elupaikade või kasvukohtade kaitse tagatakse kaitsealade või hoiualade moodustamise või püsielupaikade kindlaksmääramisega lähtuvalt alade esinduslikkusest.

(4) Piiritlemata II ja III kategooria kaitsealuste liikide elupaikades rakendub isendi kaitse.

§ 52. Rändeteede kaitse

(1) Ehitamisel tuleb tagada kaitsealuste liikide isenditele võimalikult ohutud elu- ja liikumistingimused.

(2) Majandus- ja kommunikatsiooniministril on õigus kehtestada keskkonnaministri ettepanekul ajutisi liiklemispiiranguid loomade rändeteede kaitseks.

§ 53. Teabe avalikustamine

(1) I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites on keelatud.

4.3.10 Kalmistute sanitaarkaitseala

10.01.2007 vastu võetud Sõjahaudade kaitse seadus (RT I 2007, 4, 21).

Kalmistute sanitaarkaitseala on elu- ja ühiskondlike hooneteni 100 m tsentraalse veevarustuse korral ning 300 m šahtkaevude korral (CH? ? 2.07.01-89).

Narva linna põhjaosas asuvate surnuaedade ja kalmistute (nt Peetri koguduse surnuaed, Garnisoni kalmistu, Aleksandri koguduse surnuaed, Kreenholmi surnuaed, Kristuse Ülestõusmise kiriku surnuaed) sanitaarkaitsevöönd ulatub Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt 300 meetrini.

4.3.11 Puhastusseadmete ja prügilate sanitaarkaitseala

Puhastusseadmete sanitaarkaitsevöönd on 200 meetrit. Objektide projekteerimine ja ehitamine kaitsevööndisse tuleb kooskõlastada tervisekaitsetalitusega (CH? ? 2.04.03-85).

Narva linna põhjaosas asuva heitveepuhasti sanitaarkaitseala on Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt 200 meetrit.

Narva linna põhjaosas asub kaks vana mitteopereerivat prügiladestuspaika, linna lõunaosas asuvad kaks Balti Elektriijaama tuhavälja koos settebasseinidega. Nimetatud objektide sanitaarkaitsevööndi ulatuseks Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt on 500 meetrit.

Narva linna transpordi arengukavaga on ette nähtud Kalmistu tn kuni Karjamaa tn pikenduse ning Karjamaa tn laiendamise projekteerimine ning seejärgne ehitamine, samuti Narva – Narva-Jõesuu terviseraja väljaehitamine. Objektide projekteerimine ja ehitamine kalmistute ja puhastusseadmete ning prügilate sanitaarkaitsevööndisse tuleb kooskõlastada Tervisekaitsetalitusega.

4.3.12 Tehnovõrgud

„**Heitvee veekogusse või pinnasesse juhtimise kord**”, vastu võetud Vabariigi Valitsuse 31.07.2001 määrusega nr 269 (RT I 2001, 69, 424). Määruse § 7 kohaselt peab saastatud sademevett enne suublasse juhtimist puhastama nii, et see ei halvendaks suubla seisundit. Saastatud sademevee tekke vältimiseks või selles reoainete koguse vähendamiseks peab reoveekogumisalade teid, väljakuid ja muid alasid, millelt sademevett ära juhitakse, regulaarselt kuivalt puhastama.

Arengukavaga ettenähtud tee ja ristmike projektid, samuti parkimismaja ja parklate ehitusprojektid peavad arvestama sadevee juhtimisel ülalloodud määrust, et mitte halvendada suublana kasutatava Narva jõe seisundit (kui rajatakse lahkvoolne süsteem).

„**Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord**”, vastu võetud majandus- ja kommunikatsiooniministri 26.03.2007 määrusega nr 19 (RTL 2007, 27, 482). **Määruse § 2** kohaselt on õhuliini kaitsevööndi ulatus mõlemal pool liini telge:

kuni 1 kV pingega liinide korral 2 meetrit;

1 kuni 20 kV pingega liinidel õhukaabli kasutamise korral 3 meetrit;

1 kuni 20 kV pingega liinide korral 10 meetrit;
35–110 kV pingega liinide korral 25 meetrit;
220–330 kV pingega liinide korral 40 meetrit.

Määruse § 6 sätestab tegevuse korraldamise elektripaigaldise kaitsevööndis:

(1) Elektripaigaldise kaitsevööndis tegutsev isik peab vältima elektripaigaldise kahjustamist või kahjustumise ohu tekkimist.

(2) Elektripaigaldise kahjustamise või kahjustumise ohu korral on elektripaigaldise kaitsevööndis tegutsev isik kohustatud:

- 1) viivitamata peatama oma tegevuse, mis võib kaasa tuua elektripaigaldise kahjustumise;
- 2) viivitamata teavitama elektripaigaldise kahjustamisest või kahjustumise ohust elektripaigaldise omanikku;
- 3) võtma tarvitusele abinõud elektripaigaldise edasise kahjustuse ärahoidmiseks;
- 4) kolmandatele isikutele tekkiva ohu korral teavitama neid võimalikust ohuallikast või kõrvaldama neile ohu tekkimise võimaluse, näiteks piiritledes ohutsooni märkelintidega, korraldades valve kuni elektripaigaldise omaniku esindaja saabumiseni.

(3) Kui maapinnal või veekogus töid teostav isik avastab tundmatu elektripaigaldise või selle olemasolule viitavat tähistust, tuleb tööd kohe peatada ja võtta tarvitusele abinõud võimaliku elektripaigaldise kaitseks. Maapinnal paiknevast kaablist tuleb kohe teatada kinnisasja omanikule. Laevatatavas veekogus paiknevast kaablist tuleb viivitamatult teatada Veeteede Ametile. Kui nimetatud isikute kaasabil ei õnnestu elektripaigaldise omanikku tuvastada, tuleb kaabli olemasolust teavitada Energiaturu Inspektsiooni.

(4) Kui lõikes 3 nimetatud isikute kaasabil ei õnnestu elektripaigaldise omanikku tuvastada, võib töid jätkata nii, et oleks välistatud elektripaigaldise kahjustamine.

Elektronilise side seaduse, vastu võetud 8.12.2004 (RT I 2004, 87, 593), § 117 kohaselt on maismaal liinirajatise kaitsevööndi mõõtmed kaks meetrit liinirajatise keskjoonest või rajatise välisseinast liinirajatise paralleelse mõttelise jooneni või tõmmitsatega raadiomasti korral selle kõrgusega või vabalt seisva raadiomasti korral selle 1/3 kõrgusega ekvivalentse raadiusega mõttelise ringjooneni maapinnal, meetrites. Elektronilise side seaduse § 118 lõike 2 alusel on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 11.12.2006 määrus nr 99 „**Liinirajatise kaitsevööndis tegutsemise tingimused ja kord**” (RTL 2006,89,657), millega on kehtestatud liinirajatise kaitsevööndis tegutsemise kord, liinirajatise märgistamise nõuded ja liinirajatise kaitsmiseks rakendatavad tehnilised abinõud.

Küttegaasi ohutuse seadus, vastu võetud 22.05.2002 (RT I 2002, 49, 311) § 10 sätestatakse gaasipaigaldise kaitsevöönd. Gaasipaigaldise kaitsevööndis peab hoiduma tegevustest, mis võivad kahjustada gaasipaigaldist, sealhulgas ei tohi:

1. teha tuld ja kasvatada puid;
2. ehitada ehitisi, välja arvatud gaasipaigaldise omaniku väljastatud tehnilistele tingimustele vastavaid ehitisi;

Küttegaasi ohutuse seaduse § 10 lõike 3 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 02.07.2002 määrusega nr 212 „**Gaasipaigaldise kaitsevööndi ja D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba ulatus**” (RT I 2002, 58, 367) on kehtestatud gaasipaigaldise kaitsevööndi ja D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba ulatus tulenevalt gaasipaigaldise ohutasemest, survest, võimsusest ja asukohast.

§ 2. Gaasipaigaldise maapealsete ja maa-aluste torustike kaitsevööndid

Gaasipaigaldise torustiku maa peale ja maa alla paigaldamisel on kaitsevööndi ulatus:

- 1) A- ja B-kategooria gaasipaigaldiste korral, sõltumata torustiku läbimõõdust, 1 meeter;
- 2) C-kategooria gaasipaigaldiste korral, sõltumata torustiku läbimõõdust, 2 meetrit;
- 3) D-kategooria gaasipaigaldiste alla 200 mm läbimõõduga torustiku korral 3 meetrit;
- 4) **D-kategooria gaasipaigaldiste 200–500 mm läbimõõduga torustiku korral 5 meetrit;**
- 5) D-kategooria gaasipaigaldiste üle 500 mm läbimõõduga torustiku korral 10 meetrit.

Surveseadme ohutuse seadus, vastu võetud 22.05.2002 (RT I 2002, 49, 309) § 18 kohaselt on surveseadme kaitsevöönd surveseadet, kui see on iseseisev ehitis, ümbritsev maa-ala, õhuruum või veekogu, kus ohutuse tagamise vajadusest lähtudes kitsendatakse kinnisasja kasutamist.

Surveseadme kaitsevööndis peab hoiduma tegevustest, mis võivad kahjustada surveseadet, sealhulgas ei tohi tõkestada juurdepääsu surveseadmele, ladustada jäätmeid, kemikaale või väetisi, istutada puid ja põõsaid ning surveseadme omaniku loata ehitada, teha lõhkamis-, puurimis- ja kaevetöid, samuti üleujutus-, niisutus- ja maaparandustöid, ladustada ja teisaldada raskusi ning organiseerida ülesõite või teha muid surveseadme ohutust mõjutada võivaid töid.

Surveseadme ohutuse seaduse §18 lg 3 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 02.07.2002 määruse nr 213 „**Surveseadme kaitsevööndi ulatus**” (RT I 2002, 58, 368) kohaselt on maa-aluste soojustorustike, mida mõlemal pool torustikke piiravad äärmise torustiku isolatsiooni välispinnast järgmistel kaugustel asuvad mõttelised vertikaaltasandid ja horisontaaltasand, kaitsevööndi ulatus:

1. alla 200 mm läbimõõduga torustiku korral 2 meetrit;
2. 200 mm ja suurema läbimõõduga torustiku korral 3 meetrit.

§ 3. Maapealsete soojustorustike kaitsevöönd

Maapealsete soojustorustike, mida mõlemal pool torustikke piiravad äärmise torustiku isolatsiooni välispinnast järgmistel kaugustel asuvad mõttelised vertikaaltasandid, kaitsevööndi ulatus:

8. aurutorustikul tööõhul üle 16 baari on 10 meetrit;

9. aurutorustikul töörohul 16 baari ja alla selle on 5 meetrit;
10. veetorustikul töörohul üle 6 baari on 5 meetrit;
11. veetorustikul töörohul 6 baari ja alla selle on 2 meetrit.

Projekti koostamisel ja teede projekteerimisel tuleb kinni pidada teede- ja sideministri 28.09.1999 määruses nr 55 „**Tee projekteerimise normid ja nõuded**” (RTL 2000, 23, 303) sätestatud nõuetest.

4.3.13 Mära

Transpordi arengukava kohaselt iseloomustab Narvat sarnaselt kogu Eestile autostumise kasvutrend, möödunud viie aastaga on autode arvukus tõusnud 1000 elaniku kohta üle 60%. See on põhjustatud autokasutamise mugavusest ja kvaliteedist võrreldes teiste liikumisviisidega. Autostumise kasv aga tingib suureneva müraprobleemi, seda eriti suuremate tänavate ääres, kus on liiklusintensiivsus suurem. Transpordi arengukava kohaselt on suureks müraallikaks lisaks autosõiduteedele Narva linna läbiv raudtee.

Sotsiaalministri 04.03.2002 määrus nr 42 “**Mära normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid**” (RTL 2002, 38, 511), on kehtestatud müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamute ning ühiskasutusega hoonete sees ja nende hoonete välisterritooriumil ning mürataseme mõõtmise meetodid. Määrus on kehtestatud 14.06.1995 vastu võetud “Rahvatervise seaduse” (RT I 1995, 57, 978) § 8 (2) p 17 alusel ja kooskõlas Vabariigi Valitsuse määrusega nr 38, 26.01.1999 “Eluruumidele esitatavate nõuded” (RT I 1999, 9, 138) punktiga 10.

§ 4. Müra normtasemete liigitus

(1) **Taotlustase** – käesoleva määruse tähenduses müra tase, mis üldjuhul ei põhjusta häirivust ja iseloomustab häid akustilisi tingimusi. Kasutatakse uutest planeeringutes (ehitusprojektides) ja olemasoleva müraolukorra parandamisel. Uutel planeeritavatel aladel ja ehitistes peab müratase jääma taotlustaseme piiridesse. Kui taotlustasemel on soovituslik iseloom, antakse taotlustaseme arvsuuruse juurde sellekohane märkus.

(2) **Piirtase** – käesoleva määruse tähenduses müra tase, mille ületamine võib põhjustada häirivust ja mis üldjuhul iseloomustab rahuldavaid (vastuvõetavaid) akustilisi tingimusi. Kasutatakse olemasoleva olukorra hindamisel ja uute hoonete projekteerimisel olemasolevatel hoonestatud aladel. **Olemasolevatel aladel ja ehitistes ei tohi müra ületada piirtaset. Kui piirtase on ületatud, tuleb rakendada meetmeid müra vähendamiseks.**

3) **Kriitiline tase** – käesoleva määruse tähenduses müra tase välisterritooriumil, mis **põhjustab tugevat häirivust** ja iseloomustab **ebarahuldavat mürasituatsiooni**.

Kriitilised tasemed kehtestatakse liiklusrumale ja tööstusrumale. Kasutatakse olemasoleva olukorra hindamisel välismüraallikate vahetus läheduses. Uute müratundlike hoonete ehitamine kriitilise tasemega aladele on üldjuhul keelatud.

Müra normtasemete kehtestamisel lähtutakse päevasest (7.00–23.00) ja öisest (23.00–7.00) ajavahemikust, müraallikast (auto-, raudtee- ja lennuliiklus jne), müra iseloomust (püsiva või muutuva tasemega müra). Välismüra normimisel lähtutakse hoonestatud või hoonestamata ala kategooriast.

Viimased jaotatakse üldplaneeringu alusel:

- 1) I kategooria - looduslikud puhkealad ja rahvuspargid, puhke- ja tervishoiuasutuste puhkealad;
- 2) II kategooria - laste- ja õppeasutused, tervishoiu- ja hoolekandeadasutused, elumualad, puhkealad ja pargid linnades ning asulates;
- 3) III kategooria - segaala (elamud ja ühiskasutusega hooned, kaubandus-, teenindus- ja tootmisettevõtted);
- 4) IV kategooria - tööstusala.

Narva linnas on esindatud kõik kategooriad, mille puhul rakenduvad erinevad piir- ja taotlustasemed. Teede ja tänavate ning liiklussõlmede rekonstrueerimisel, rajamisel ja kasutamisel, samuti parkmismajade ja –alade, ühistranspordi terminali ehitamisel tuleb kinni pidada ülalnimetatud määrusega kehtestatud (ning Tabelis 7 toodud) piirtasemest.

§ 5 (1) kohaselt on kehtestatud välismüra normtase ehk A-korrigeeritud ekvivalentne helirõhutase hoonestatud või hoonestamata aladel muuhulgas auto- ja raudteeliiklusele. Sama § (2) järgi on regulaarsest liiklusest põhjustatud müra normtaseme kehtestamisel hoonestatud või hoonestamata aladel arvestatud keskmise liiklussagedusega aastaringset (auto-, raudtee- ja lennuliiklus) või regulaarse liiklusega perioodi vältel (nt veesõidukite liiklus).

Tabel 7

Liiklusrumale ekvivalenttaseme piirtase ja taotlustase olemasolevatel aladel.

	Piirtase		Taotlustase	
	Päeval (7.00-23.00)	Öösel (23.00-7.00)	Päeval (7.00-23.00)	Öösel (23.00-7.00)
I kategooria	55 dB	50 dB	55 dB	45 dB
II kategooria	60 dB ja 65 dB lubatud müratundlike hoonete sõidutee (raudtee) poolisel küljel	55 dB ja 60 dB lubatud müratundlike hoonete sõidutee (raudtee) poolisel küljel	60 dB	50 dB
III kategooria	65 dB ja 70 dB lubatud müratundlike hoonete sõidutee (raudtee) poolisel küljel	55 dB ja 60 dB lubatud müratundlike hoonete sõidutee (raudtee) poolisel küljel	60 dB ja 65 dB lubatud müratundlike hoonete sõidutee (raudtee) poolisel küljel	50 dB ja 55 dB lubatud müratundlike hoonete sõidutee (raudtee) poolisel küljel
IV kategooria	75 dB	65 dB	70 dB	60 dB

Teede- ja sideministri määruse nr. 55, 28.09.1999. a. „**Tee projekteerimise normid ja nõuded**” punkt 1.8.2. määratleb, et kui maanteeliiklusest põhjustatud müratase ületab sanitaarnormidega (SN 3077-84) kehtestatud piirnorme, tuleb ette näha mürakaitse meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normtasemeni.

Parkimisalade, parkimismaja, ühistranspordi terminali ning arengukavas ettenähtud tänavate ja liiklussõlmede ehitamisel ei tohi ületada sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 “**Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid**” kehtestatud piirväärtusi.

4.3.14 Vibratsioon

14.06.1995 vastu võetud “**Rahvatervise seaduse**” (RT I 1995, 57, 978) § 4 sätestab elukeskkonna- ja tervisekaitse põhinõuded, mille kohaselt peavad ehitised, rajatised ja transpordivahendid olema projekteeritud ning ehitatud nii, et nende sihipärane kasutamine soodustaks tervise säilimist ning arvestaks liikumispuudega inimeste vajadusi. Samuti ei tohi müra-, vibratsiooni-, ultraheli- ja infrahelitasel esile kutsuda tervisehäireid ning peab vastama puhke- ja olmetingimustele kehtestatud nõuetele.

Sotsiaalministri määruse nr 78, 17.05.2002 “**Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid**” on kehtestatud 14.06.1995 vastu võetud “**Rahvatervise seaduse**” (RT I 1995, 57, 978) § 8 lõige 2 punkti 17 alusel.

Määrusega kehtestatakse inimeste tervisekahjustuste ja ebameeldivate aistingute vältimiseks üldvibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid.

Määruse § 3 kohaselt on üldvibratsiooni tunnussuurus summaarne korrigeeritud vibrokiirendus (a_v) või selle logaritmiline tase (L_{av})detsibellides. Üldvibratsiooni piirväärtuste aluseks on ISO 2631-2:1989 baasköver.

Tabel 8

Vibratsiooni piirväärtused olemasolevates ruumides ja hoonetes päeval (07.00–23.00) ja öisel (23.00–07.00) ajal.

Hooned ja ruumid	Vibratsiooni toimeaeg	Vibro-kiirenduse a_v piirväärtused, (m/s^2)	Vibro-kiirenduse tasemete L_{av} piirväärtused, (dB)	Baaskövera koefitsient*
Elamute, ühiselamute ja hoolekandeesutuste, koolieelsete lasteasutuste elu-, rühma- ja magamistoad	Päeval	$1,26 \times 10^{-2}$	82	2,0
	Öösel	$8,83 \times 10^{-3}$	79	1,4
Majutusettevõtete majutusruumid	Päeval	$1,26 \times 10^{-2}$	82	2,0
	Öösel	$8,83 \times 10^{-3}$	79	1,4
Tervishoiuteenuse osutamise ruumid, v. a haiglapalatiid	Ööpäevaringselt	$1,26 \times 10^{-2}$	82	2,0
Haiglapalatiid	Ööpäevaringselt	$8,83 \times 10^{-3}$	79	1,4
Õppeasutuste ruumid, kus toimub õppetöö	Päeval	$1,26 \times 10^{-2}$	82	2,0
Bürood ja haldushooned	Päeval	$2,52 \times 10^{-2}$	88	4,0

Teede ja tänavate ning liiklussõlmede rekonstrueerimisel, rajamisel ja kasutamisel, samuti parkimismajade ja –alade, ühistranspordi terminali ehitamisel tuleb kinni pidada ülalnimetatud määrusega kehtestatud (ning Tabelis 8 toodud) piirväärtustest.

4.3.15 Õhusaaste

05.05.2004 vastu võetud **Välisõhu kaitse seaduse** (RT I 2004, 43, 298) põhieesmärk on välisõhu kvaliteedi säilitamine piirkondades, kus see on hea, ja välisõhu kvaliteedi parandamine piirkondades, kus see ei vasta käesolevas seaduses sätestatud nõuetele ning reguleerib tegevust, millega kaasneb välisõhu keemiline või füüsikaline mõjutamine, osoonikihi kahjustamine või kliimamuutust põhjustavate tegurite ilmumine.

Määruse § 4 defineerib **saasteaine** mõiste: see on keemiline aine või ainete segu, mis eraldub välisõhku tegevuse otsesel või kaudsel tagajärjel ja mis võib mõjuda kahjulikult inimese tervisele või keskkonnale, kahjustada vara või kutsuda esile pikaajalisi kahjulikke tagajärgi. § 7 defineerib **saasteallika** mõiste: saasteallikas käesoleva seaduse tähenduses on saasteaineid, müra, ioniseerivat või ioniseeriva toimeta kiirgust ning infra- või ultraheli välisõhku suunav või eraldav objekt. Saasteallikad jagunevad paikseteks ja liikuvateks saasteallikateks.

Liikuv saasteallikas on püsiva asukohata saasteallikas, mis samal ajal saasteainete välisõhku eraldamisega võib vahetada asukohta.

§ 9. Saastatuse taseme piirväärtus

Saastatuse taseme piirväärtus on saasteaine lubatav kogus välisõhu ruumalaühikus.

§ 10. Saastetaluvuse piirmäär

Saastetaluvuse piirmäär on protsent saastatuse taseme piirväärtusest, mille võrra võib kehtestatud piirväärtust ajutiselt ületada.

§ 11. Saasteaine sisalduse häiretase

Saasteaine sisalduse häiretase on saasteaine kogus välisõhu ruumalaühikus, mille ületamisel ka lühiajaline mõju seab ohtu inimese tervise ning mille juures tuleb kohe rakendada meetmeid inimese tervise kaitseks.

§ 53. Mootorsõidukite ja liikurmasinate liikumise piiramine saasteainete hajumiseks ebasoodsate ilmastikutingimuste korral

Inimese tervise ja keskkonna kaitse huvides võib kohaliku omavalitsuse organ saasteainete hajumiseks ebasoodsate ilmastikutingimuste korral, kui teatud piirkonnas võib esineda mingi saasteaine sisalduse häiretaseme või välisõhu saastatuse taseme ühe tunni keskmise piirväärtuse ja saastetaluvuse piirmäära summaarne ületamine, **piirata liikluskorraldusega mootorsõidukite ja liikurmasinate, välja arvatud eritalituse sõidukite liikumist.**

§ 55. Liikuva saasteallika heitgaasi saasteainete sisaldus, suitsusus ja müratase

(1) Mootor-, õhu-, vee- ja rööbassõiduki, mopeedi, maanteevälise liikurmasina, traktori ning muu liikuva **saasteallika heitgaasi saasteainete sisaldus ja suitsusus ning müratase ei tohi ületada kehtestatud normatiive.**

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud liikuva saasteallika heitgaasi saasteainete sisalduse ja suitsususe normatiivid, sealhulgas välisõhku eralduvate saasteainete heitkoguste piirväärtused mootorsõiduki läbisõidu või energiaühiku kohta, ning mürataseme piirväärtused kehtestab keskkonnaminister määrustega:

“Välisõhu kaitse seaduse” § 55 (3) alusel on kehtestatud keskkonnaministri määrus nr 122, 22.09.2004 **“Mootorsõiduki heitgaasis sisalduvate saasteainete heitkoguste, suitsususe ja mürataseme piirväärtused”** (RT L 2004, 128, 1986). Määrus sätestab mootorsõiduki heitgaasis sisalduvate saasteainete (CO, süsivesinikud, NO_x, tahked osakesed) heitkoguste, suitsususe ja mürataseme piirväärtused.

“Välisõhu kaitse seaduse” § 55 (3) alusel on kehtestatud keskkonnaministri määrus nr 55, 04.07.2005 **“Liikurmasinale paigaldatavast mootorist välisõhku eralduvate saasteainete heitkoguste piirväärtused¹”** (RTL 2005, 81, 1170). Määrusega sätestatakse saasteainete heitkoguste

piirväärtused Eesti Vabariigis turuleviidavate maanteeväliste liikurmasinate, siseveelaevade, väikevedurite ja rööbasbusside mootoritele. Määruse nõudeid kohaldatakse kõigile väljaspool maanteid kasutatavatele liikurmasinatele, siseveelaevadele, väikeveduritele ja rööbasbussidele paigaldatavate mootorite ning reisijate- või kaubaveoks mõeldud maanteesõidukite abimootorite suhtes.

Välisõhu kaitse seaduse (RT I 2004, 43, 298) § 63 seab **piirangud transpordisõlmede kavandamisel**, mille kohaselt tuleb vältida territooriume, kus ebasoodsate ilmastikutingimuste korral on välisõhku eraldunud saasteainete hajumine loodus- või tehisoludest tingitud põhjustel takistatud.

Välisõhu kaitse seaduse § 133 alusel on kehtestatud sotsiaalministri määrus nr 87, 29.06.2005 **“Välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava sisule esitatavad miinimumnõuded”**, millega kehtestatakse muuhulgas ajakava strateegiliste mürakaartide ja müra vähendamise tegevuskavade koostamiseks. **Määruse lisa 1 kohaselt on Narvas strateegilise mürakaardi koostamise tähtaeg 30.06.2012 ja müra vähendamise tegevuskava koostamise tähtaeg 18.07.2013.**

“Välisõhu kaitse seaduse” § 26 alusel on kehtestatud keskkonnaministri määrus nr 115, 07.09.2004 **“Välisõhu saastuse taseme piir-, sihtväärtused ja saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase”** (RTL 2004, 122, 1894). Määrusega sätestatakse välisõhu kvaliteedi hindamiseks ja kontrollimiseks vajalikud saastatuse taseme piir- ja sihtväärtused ning saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase.

Tabel 9

Keskkonnaministri määrusega nr 115, 07.09.2004 "Välisõhu saastatuse taseme piir-, sihtväärtused ja saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase" kehtestatud saasteainete piirväärtused, keskmine tase ja häiretase.

Nimetus	Valem	Saastatuse taseme piirväärtus ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)				Häiretase ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Keskmine tase ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
		Ühe tunni keskmine SPV ₁	8 tunni keskmine SPV ₈	24 tunni keskmine SPV ₂₄	Kalendri-aasta keskmine SPV _a		
Vesiniksulfiid	H ₂ S	8		8			
Formaldehüüd (metanaal)	HCHO	100		50			
Lämmastikdioksiid	NO ₂	200			40	400	
Vääveldioksiid	SO ₂	350		125		500	
Süsinikmonooksiid	CO		10				
Osoon	O ₃					240	180
Peentolm	PM ₁₀			50	40 (20)		
Benseen					5		

Teede ja tänavate ning liiklussõlmede rekonstrueerimisel, rajamisel ja kasutamisel, samuti parkmismajade ja –alade, ühistranspordi terminali ehitamisel tuleb kinni pidada ülalnimetatud määrusega kehtestatud (ning Tabelis 9 toodud) piirväärtustest.

Kokkuvõtlikult võib öelda, et Narva linna transpordi arengukavas 2009-2015 püstitatud eesmärgiga "Optimaalse ühenduskiiruse tagamine põhitänavavõrgul" kavandatud tegevused: erinevad detailplaneeringud, projektid ja ehitustööd peavad olema kooskõlas keskkonnaseadusandlusega ning arvestama keskkonnapiirangutega.

Arengukavaga kavandatud tegevustest ei selgu nende võimalik vastuolulisus kehtestatud keskkonnaalaste õigusaktide, normdokumentide ega keskkonnapiirangutega.

5. OLULISTE KESKKONNAMÕJUDE SELGITAMINE

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 keskkonnamõju strateegilisel hindamisel on lähtutud järelevalvaja poolt heakskiidetud keskkonnamõju strateegilise hindamise programmist (Lisa 10). Narva linna transpordi arengukava 2009-2015, mis on seadnud endale eesmärgiks määratleda Narva linna transpordiplaneerimise põhisuunad järgneviks seitsmeks aastaks, omab paratamatult kavandatavate tegevuste näol mõju loodus- ja tehiskeskkonnale ning linnas elavatele ja seal liikuvatele inimestele. Mõju keskkonnale omab ka olemasoleva olukorra jätkumine, mida iseloomustab nägemuse puudumine arengusuundadest ja prioriteetidest ning juhuslikud tegevused. Keskkonnamõju strateegiline hindamine peab andma Narva kodanikele informatsiooni transpordi arengukavaga kavandatud tegevuste vajalikkuse või mittevajalikkuse ja tegevustega kaasnevate keskkonnamõjude kohta ning millele toetudes on võimalik välja tuua praeguse transpordikorralduse positiivsed ja negatiivsed küljed.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus on hinnatud järgnevaid alternatiive:

Alternatiiv 0 – arengukavaga kavandatud tegevust ellu ei viida, jätkub praegune planeerimistegevus muutumatul kujul

Alternatiiv I – arengukavaga kavandatavad tegevused

Alternatiiv II – sõiduautoliikluse eelisarendamine

Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus selgitatakse transpordi arengukavaga ettenähtud tegevuste elluviimisel (alternatiiv I), nt sõiduteede ja ristmike rekonstrueerimisel, kergliiklusteede rajamisel, transiitliikluse kesklinnast mööda viimisel, olemasoleva olukorra jätkumisel (alternatiiv 0) ning sõiduautoliikluse eelisarendamisel (alternatiiv II) välja olulised keskkonnamõjud ning tuuakse vajadusel ja võimalusel välja negatiivsete keskkonnamõjude leevendusabinõud.

5.1 MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE, PINNASELE NING LEEVENDUSABINÕUD

Sõites teedel ja tänavatel, avaldavad mootorsõidukid kui mitte olulist, siis vähemalt nõrka negatiivset mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele nii otseselt kui kaudselt.

Rehvide kulumisest pärinev tolmu koos asfalditolmuga ning segatuna summutitest tuleva tahma (peamiselt peened osakesed PM10) ja heitgaasidega (CO, NO_x, SO₂, CO₂), tuuleklaasi pesuvedelik, lekete korral (piduri)õli, mootori jahutusvedelik sattuvad osaliselt tänavaid ümbritsevalt maapinnale, sademete korral segunevad vihma- ja lumesulamisveega, imuvad sõiduteeäärsesse pinnasesse või kanduvad teepinnast madalamal asuvatele aladele (kraavidesse, nõvadesse, sademeveekanaliseerimise, õuealadele jne)

Talvel külmade ilmadega ja libedate teeolude puhul toimub tänavate ja teede lumetõrje ja soolamine. Naatriumkloriid (NaCl) imbub lume sulades mulda ning reostab pinnast ning võib mõjutada pinna- ja põhjaveekvaliteeti. Kõige enam on ohustatud maapinnalähedane põhjavesi, mis toitub otseselt sademetest ja lumesulamisveest. Lisaks põhjustab NaCl autoratastelt pritsudes (~15-18 m) taimedele nn soolapõletust (K. Tuul, 2006).

Narva linna transpordi arengukava kohaselt on viimase viie aasta jooksul autode arvukus 1000 elaniku kohta suurenenud 60%. Mõju pinnasele ja pinnaveele sõltub sellest, kui suur on liikluskoormus, kuna sellest tuleneb saaste suurus. Autode hulga suurenemine tähendab seda, et on kasvanud ka liiklusintensiivsus ja seetõttu ka transpordist pärinev saaste. Viru alamvesikonna veemajanduskava (2006) peab transporti (liiklust) põhja- ja pinnavee kvaliteeti määravaks oluliseks surveteguriks. Näiteks TTÜ Teedeinstituudi raskmetallide sisalduste uuringud näitavad, et keskkonnale ohtlike raskmetallide akumulatsioon teeäärses pinnases on keskkonnarisk, mis intensiivistub liiklussageduse kasvuga. Kui midagi ette ei võeta, iseloomustab arengukava kohaselt Narvas autostumist jätkuv kasvutrend sarnaselt kogu Eesti ja muu maailmaga, mis omakorda tähendab rohkemaid kummipaare teedel ja tänavatel ning suurenevat pinnase, pinna- ja põhjavee reostust.

Oluline on siinkohal märkida, et arvestatavaks ohuallikaks on Narva linna läbiv Tapa-Narva raudtee, mida mööda veetavad kütused ja muud ohtlikud kemikaalid omavad potentsiaalset avarii ohtu.

Märkimisväärset mõju pinnasele ning pinna- ja põhjaveele võib avaldada liiklusõnnetuse (ka õnnetused tee-ehitustehnikaga töötamisel) korral tekkiva reostuse kanne ümbritsevatele aladele.

Sarnaselt mõjuga pinnasele ja pinnaveele, sõltub liikluse mõju põhjaveele sellest, kui suur on liikluskoormus, millest tuleneb omakorda saaste suurus. Teisalt sõltub mootorsõidukitest pärineva saaste mõju põhjaveele sellest, kui võrd kaitstud on antud ala põhjavesi. Narva linna maa-ala kõige ülemised, Ordoviitsiumi põhjaveekompleksi vettandvad kivimid on 30 m paksuses ülaosas kohati karstunud ja lõhelised lubjakivid ja dolomiidid ning põhjavesi on reostuse eest kaitsmata. Eesti põhjavee kaitstuse kaardi (2001) alusel on Tallinna maanteest lõuna pool asuv linna territoorium kaitsmata põhjaveega ala, mida iseloomustab väga kõrge reostusohhtlikkus, maanteest põhja pool olev territoorium kuulub keskmiselt kaitstud põhjaveega alade hulka, millele on iseloomulik keskmine reostusohhtlikkus. **Seetõttu on maapinnalt esimene aluspõhjaline veekompleks, mis toitub otseselt sademetest ja lumesulamisveest, kergesti vastuvõtlik transpordist pärinevale reostusele.** Teine põhjaveekompleks: Ordoviitsiumi-Kambriumi põhjavee kompleks on aga reostuse eest paremini kaitstud 3 m paksuse diktüoneemakildaga.

Liikluskoormuse mõju pinnaveele sõltub põhiliselt liikluse kaugusest veekogust ja sellest, kas liiklus asub veekogu suhtes alla- või ülesvoolu (H. D. van Bohemen, W. H. Janssen van de Laak, 2003). Narvas on olulisteks veekogudeks Narva jõgi ja sellel asuv veehoidla, nimetatud veekogude suhtelise läheduse tõttu linna liiklusvõrgule toimub mõningal määral transpordist pärinevate heitgaaside märg- ja kuivsadenedamine ka pinnavette.

Alternatiiv 0 korral ei toimu ühistranspordi propageerimist isikliku sõiduautoga liiklemise ees, jätkub üldine autostumise kasv kui kõige mugavama liikumisviisi kasutamine. Linnasiseste ja linna ning lähialade ühendamiseks ei toimu kergliiklusteede väljaehitamist, suvilakooperatiividesse ja vähegi pikemate vahemaade puhul on igati mugavam sõiduauto kasutamine ja selle puudumisel viimase soetamine. Alternatiiv 0 ei näe ette sihipärast linna teedevõrgu arendamist erinevate teelõikude ja ristmike rekonstrueerimise ja rajamise korral.

Alternatiiv 0 mõjud pinnasele, pinna- ja põhjaveele piirduvad suuremas osas **kasutuseaegsete mõjudega**, kus liiklusintensiivsuse kasvamisel suureneb proportsionaalselt ka heitgaaside ja tahkete osakeste teke ning nende märg- ja kuivsadenedamine sõidutee ääres suurendab lokaalselt saastekoormust.

Kasutusaegne mõju pinna- ja põhjaveele on seotud ka regulaarse teeholdusega.

Mõju põhjaveele avaldub transpordist pärineva saaste segunemisel vihmaveega. **Transpordist pärineva saaste sattumist põhjavette on võimalik vältida sademevee ärajuhtimisega.** Teeäärsete pinnase saastumine transpordist tingituna jätkub, ühisvoolse sademeveekanaliseerimise abiga, mis mõningate "aukudega" hõlmab pea kogu linna, juhitakse teedelt ja tänavatelt sademevesi heitveepuhastisse. See osa sademeveest, mis sademeveekanaliseerimise ei jõua, imbib pinnasesse ja suure tõenäosusega sealt edasi põhjavette.

Liiklussituatsioonide pingestumine toob endaga kaasa avariiohtude suurenemise ning sellest tingitud lekked, mille tagajärjel voolab maha kütust või muid keskkonnale ohtlikke aineid, mis võivad jõuda ka **pinna- ja põhjavette** ning reostada ka **pinnast**.

Narva linna lähialal iseloomustavad Tallinn-Narva maanteed sageli mitme kilomeetri pikkused veokijärjekorrad. Elementaarsete olmetingimuste puudumine, lekked ja avariid on olulised pinnase, pinnavee ja põhjavee reostuse allikateks. Alternatiiv 0 korral probleemid pigem süvenevad, kuna selge nägemus antud probleemi olemusest ei ole piisav ja seetõttu ei nähta ka veokitest tulenevaid ohtusid.

Alternatiiv I ehk arengukavaga ettenähtud tegevuste korral saab mõjud jagada ehitus- ja kasutusaegseteks.

Arengukava tegevusplaanis ettenähtud konkreetne ülesanne: liiklusmõju hindamine olulisematel objektidel projektide koosseisus peaks välja selgitama olulised ehitus- ja kasutusaegsed mõjud pinnasele, põhja- ja pinnaveele ning projekti käigus leidma lahenduse võimalike negatiivsete mõjude minimeerimiseks.

Ehitusaegsed mõjud. Uute teede, tänavate ja liiklussõlmede ehitamiste ja rekonstrueerimiste, muuhulgas ühistranspordi terminali ja parkimismaja rajamise mõjud on eelkõige seotud ehitusaegsete mõjudega, mis võivad ühelt poolt olla seotud põhjaveerežiimi võimaliku muutmisega (pumpamine). Ehitustööde käigus võib suurened ka pinnavee reostamise oht, nt ehitustolmu sattumisega pinnavette.

Liikluse ümbersuunamisest tekitatud segadused suurendavad avariohtu, mis suurendab pinnase, pinna- ja põhjavee reostumise riski.

Ehitustööde käigus tuleb eemaldada vähemal või rohkemal määral pinnast. Pinnase väljakaevamisel tuleb see võimalusel uuesti kasutada tänavate ja teede rekonstrueerimistööde käigus täitematerjalina, et vähendada loodusvarade kasutamise mahtusid. Võimalike reostusilmingute ilmnemisel tuleb pinnas käidelda vastavalt seadusandlusele, sellist pinnast ei tohi täitematerjalina kasutada. Ebaühtlase koostisega ning mittekandvad pinnasekihid tuleb kindlasti rajatavate teede alt eemaldada ja asendada kandva täitepinnasega.

Ehitustegevuse käigus võivad pinnasereostuse allikaks olla ehitusjäätmed ning võimalikud kütuselekked.

Oluliseks võib osutada see, et asfaldiga kaetud pinnas tihendatakse ja seega kaovad looduslikud pinnase funktsioonid (filtratsioonitingimuste muutmine, taimede elukeskkonna hävimine jm). Tegemist on siiski lokaalse mõjuga.

Arengukavas on transiitliikluse korraldamiseks välja toodud olulise tegevusena veokite poolt rikitud teeäärte korrastamine, mis omab positiivset mõju pinnasele, kuna reostatud maanteeäär puhastatakse.

Kasutusaegsed mõjud. Teiselt poolt omavad igasugused tänavate ja teedega seotud projektid positiivset mõju: korraldatud ja sujuvamaks muudetud liikluse tõttu on avariide oht väiksem ning seega ka põhja- ja pinnavee ning pinnase reostamise risk väiksem.

Tänavate/teede/ristmike rekonstrueerimised omavad positiivset mõju ka sademevee käitluse seisukohast, kuna nende raames nähakse üldjuhul ette nõuetele vastava lahkvoolse sademeveekanaliseerimise rajamine ja seega põhja- ja pinnaveele ning pinnasele mõju minimeerimise.

Kasutusaegne mõju pinnasele on seotud uute tänavate/liiklussõlmede lähiümbruses oleva pinnase saastumisega seoses tee kasutamisega: mootorsõidukid saastavad teeäärset pinnast heitgaasidega (heitgaasid märg- ja kuivsadenevad teeäärsele pinnasele), polütsükliliste aromaatsete süsivesinikega (PAH-d), raskmetallidega, tahmaga (peente tahkete osakestega), lumetõrje sooladega, õlidega, kütustega ja muude kahjulike ühenditega.

Kasutusaegne negatiivne mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele on lisaks seotud regulaarse teehooldusega, mis suurendab teehoolduseks kasutatavate soolade sattumist pinnasesse, pinna- ja põhjavette.

Jõetranspordi arendamiseks näeb arengukava ette jõesadamate arendamise, suurendades kaikohtade arvu. Täpsem tegevuskava on välja toodud Narva jõesadamate arengukavas aastateks 2009-2018. Veeliikluse arendamine omab olulist mõju pinnaveele, võimalikud mootori jõul liikuvate

sõidukite riketest või ka tankimisest põhjustatud õli- ja kütuselekked on pinnavee reostumise olulisteks allikateks.

Oluline on sadamatesse rajada laevade ja mootorpaatide nõuetele vastavad kütusetanklad, kust oleks võimalik tankida nõ “otse”. Maismaalt kütusekanistrite transport laevadele ja muudele veeliiklussõidukitele võib olla suuremastaabilise reostuse allikaks.

Kütusetanklate täpsed asukohad tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseinspeksiooniga, Keskkonnaametiga ja Piirivalveametiga.

Veeliikluse intensiivistumisega suureneb ka pinnavee risustamise oht (olme)jäätmatega. Vajalik on korraldada ka sadamates nõuetekohane jäätmekäitlus.

Kuna **alternatiiv II** iseloomustab eelkõige investeringute tegemine liiklusinfrastruktuuri, siis on sellegi alternatiivi **mõjud põhja- ja pinnaveele** seotud suures osas **ehitusaegsete mõjudega**.

Ehitusaegsed mõjud. Uute teede, tänavate ja liiklussõlmede ehitamiste ja rekonstrueerimiste mõjud on eelkõige seotud ehitusaegsete mõjudega, mis võivad ühelt poolt olla seotud põhjavee reostamise võimaliku muutmisega (pumpamine). Ehitustööde käigus võib suurened ka pinnavee reostamise oht, nt ehitustolmu sattumisega pinnavette.

Ehitustööde käigus tuleb eemaldada vähemal või rohkemal määral pinnast. Pinnase väljakaevamisel tuleb see võimalusel uuesti kasutada tänavate ja teede rekonstrueerimistööde käigus täitematerjalina, et vähendada loodusvarade kasutamise mahtusid. Võimalike reostusilmingute ilmnemisel tuleb pinnas käidelda vastavalt seadusandlusele, sellist pinnast ei tohi täitematerjalina kasutada. Ebaühtlase koostisega ning mittekandvad pinnasekihid tuleb kindlasti rajatavate teede alt eemaldada ja asendada kandva täitepinnasega.

Ehitustegevuse käigus võivad pinnasereostuse allikaks olla ehitusjäätmekäitlus ja võimalikud kütuselekked.

Oluliseks võib osutada see, et asfaldiga kaetud pinnas tihendatakse ja seega kaovad looduslikud pinnase funktsioonid (filtratsioonitingimuste muutmine, taimede elukeskkonna hävimine jm). Tegemist on siiski lokaalse mõjuga.

Kasutusaegsed mõjud. Liikluskoormuse suurenemise tõttu on kasutusaegsed mõjud pinna- ja põhjaveele pigem negatiivsed kui olematud. Alternatiiv II korral suureneb liikluskoormus võrreldes alternatiivi 0-ga isegi rohkem: ca. 30%, see põhjustab liiklusprobleeme tänavavõrgul, mille tagajärjel suureneb avariioht ja sellest pärinevate mürkainete sattumise risk pinna- ja põhjavette.

Liiklusintensiivsuse kasvamisega suureneb proportsionaalselt ka heitgaaside ja tahkete osakeste teke ja nende sadenemine sõidutee ääres suurendab lokaalselt saastekoormust.

Kasutusaegne negatiivne mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele on lisaks seotud regulaarse teehooldusega, mis suurendab teehoolduseks kasutatavate soolade sattumist pinnasesse, pinna- ja põhjavette.

Mõju põhjaveele avaldub transpordist pärineva saaste segunemisel vihmaveega. **Transpordist pärineva saaste sattumist põhjavette on võimalik vältida sademevee ärajuhtimisega.**

Tänavate/teede/ristmike rekonstrueerimised omavad positiivset mõju sademevee käitluse seisukohast, kuna nende raames nähakse üldjuhul ette nõuetele vastava lahkvoolse sademeveekanaliseerimise rajamine ja seega põhja- ja pinnaveele ning pinnasele mõju minimeerimise.

Narva linna lähialal Tallinn-Narva maanteed iseloomustavad sageli mitme kilomeetri pikkused veokijärjekorrad. Elementaarsete olmetingimuste puudumine, lekked ja avariid on olulised pinnavee ja põhjavee reostuse allikateks. Alternatiiv II korral sarnaselt alternatiiv 0-ga probleemid pigem süvenevad, kuna selge nägemus antud probleemi olemusest ei ole piisav ja seetõttu ei nähta ka veokitest tulenevaid ohtusid.

Kokkuvõtteks. Transpordist pärinevate saasteainete infiltreerumist esimesse Ordoviitsiumi lubjakivides paiknevasse põhjaveekihti ei saa täiesti välistada. See on põhjustatud sellest, et Narva jääb peamiselt kaitsmata põhjaveega alale (õhuke pinnakate), põhjavee reostuse ohtu aitavad leevendada savikad Kvaternaarisettid.

Tallinna maantee, Kreenholmi tänav, Kangelaste prospekt, Rahu tänav ja Puškini tänav, kus praegu ja ka perspektiivis on suurimad liikluskoormused, omavad transpordist pärit saasteainete sattumise tõttu teeäärsele pinnasele suurimat negatiivset mõju. Suuremat mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele omavad alternatiivid 0 ja II, kuna nende puhul on ette näha liiklusintensiivsuse suuremat kasvu võrreldes alternatiiviga I, mis proportsionaalselt omab suuremat transpordist pärinevate saasteainete poolt pinnase, pinna- ja põhjavee reostamise riski.

Alternatiiv I ja II ehitusaegsed mõjud võivad ühelt poolt olla seotud põhjaveerežiimi võimaliku muutmisega (pumpamine), kui tungitakse ülemistesse põhjaveekihtidesse.

Põhja- ja pinnaveele reostamisohtu kujutavad parkimisplatsid, kus ei ole tagatud sademevee kogumine ja käitlemine.

Ehitusaegset mõju pinnasele omavad nii alternatiiv I kui II, kus tänavate/ristmike ehitamisel (alternatiiv I puhul ka kergliiklusteede rajamisel) on vajalik vähemal või rohkemal määral vajalik pinnase eemaldamine. Pinnase tihendamisega kaovad looduslikud pinnasefunktsioonid. Tegemist on siiski lokaalse mõjuga.

Teetrasside/ristmikega ja parkimisaladega seotud ehitustöödel tuleb kasutada parimat võimalikku tehnikat ja kindlasti tehniliselt korrasolevaid masinaid, vältimaks pinnase, pinna- ja põhjavee reostumise ohtu.

5.2 ARENGUKAVAGA HÕLMATUD ALA SADEMEVEE KÄITLEMINE NING LEEVENDUSABINÕUD

Narva linnas on sademevesi kanaliseeritud suures ulatuses, kanaliseerimata on sademevesi Elektriijaama ja Paemurru linnaosades. Narva Vesi AS andmetel esineb Paemurru linnaosades kevadeti ja sügiseti sademeveest põhjustatud üleujutusi. Täielikult ei koguta sademevett ka Kerese linnaosas, kus sademevesi on kanaliseeritud üksnes suurematel tänavatel (Võidu prospektil, Tallinna maanteel, Kerese ja Kreenholmi tänavatel), samuti Siivertsli linnaosas, kus sademevesi kogutakse ainult Jõesuu ja Rahu tänavatel ning heitvee puhastusjaama platsil. Ka Sutthoffi linnaosas puudus veel hiljuti sademevee kanaliseerimise võimalus, kuid Narva Vesi AS projektijuhi Hilje Õunapuu andmetel rajati hiljuti, 2008. aasta lõpus Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi projekti raames tervet linnaosa hõlmav lahkvoolne kanalisatsioon.

Narva Vesi AS andmetel, kelle andmed pärinevad Narva Linnavalitsuse Linavara- ja Majandusameti teedeteenistusest, on sademevee käitlemise tõttu suuri probleeme Uusküla ja Oru tänavatel, mõlemad jäävad Kreenholmi linnaossa. Narva linna üldplaneeringu 2000-2012 kohaselt on sademevesi on enamjaolt või täiesti kanaliseerimata ka ühepereelamute ja suvilate rajoonides. Neis rajoonides on eramutel vaid reovee kogumiskaevud, mille seisukord on üldiselt halb ja seetõttu on need potentsiaalseks põhjavee reostuse allikaks. Sademevesi imbub/immunatakse neis piirkondades pinnasesse või on juhitud kraavidesse.

Sademevee kogumine ja käitlemine mõjutab otseselt pinna- ja põhjavee kvaliteeti.

Sademevee kogumissüsteem on suuremas osas (90%) ühisvoolne, lahkvoolne on see ainult linna lõunaosas, Kreenholmi linnaosas ning alates 2008. aasta lõpust ka Sutthoffi linnaosas. Ühisvoolse kanalisatsiooni reovesi juhitakse heitveepuhastusjaama, sademe- ja drenaaživeed lahkvoolse kanalisatsiooni korral puhastamata Narva jõkke.

Narva linna üldplaneering 2000-2012 on ette näinud kogu linna sademeveekanaliseerimise väljaehitamise koos sademevee puhastusseadmete rajamisega väljalaskudele, kuid suure tõenäosusega on see ette nähtud teostada erinevate projektide raames, ajendades nii järk-järguliselt ühtlase linna sademeveekogumissüsteemi rajamist. Lahkvoolse kanalisatsiooni rajamine on vajalik puhasti bioloogiliste protsesside efektiivsuse suurendamiseks ning sademevee pumpamise vajadusest tingitud energiakulude vähendamiseks. Seega omavad arengukavaga ettenähtud liiklussõlmede/teede/tänavate rekonstrueerimised ja rajamised positiivset külge, kuna üldjuhul nähakse projekti raames ette projektalal sademeveekanaliseerimise väljaehitamise või olemasolevate renoveerimise nõuetele vastavaks viimine, mis likvideerib keskkonnareostuse tekkimise ohtu.

Sademeveekanaliseerimise rajamisel tuleb pöörata tähelepanu sademevee puhastamise ja separeerimise võimalustele, et vältida Narva jõe reostumist (settetihedate, muda- ja õlipüüdurite abil eelnev sademevee puhastamine). Sademevee heljumisaldust aitab vähendada filtrite kasutamine ja sadestamine. Kindlasti tuleb sademevee käitlemine, sh selle puhastamine enne Narva jõkke suunamist ette näha parkimisalade ja –maja planeerimisel ja projekteerimisel.

Narva uue silla ehitamise või muude suuremate tee infrastruktuuri objektide ehitamisel tuleb tähelepanu pöörata sademevee kogumisele, et see pinnasesse ega sealt edasi põhjavette ei imbuks. Sademevee ärajuhtimist vajavate mahtude korral tuleb arvestada ka suurveega (pikaajalised sajud, lumesulamise vesi), et tagada suurvee ajal liigvee ärajuhtimine.

Sademevee käitlemine on vähim alternatiiv 0 ning suurim alternatiivide I ja II korral. Suuremal osal Narva linnas on lahkvoolne sademeveekanaliseerimine välja ehitamata, mistõttu võib tänavate ja liiklussõlmede rekonstrueerimisel ja väljaehitamisel mõju sademevee käitlemisele lugeda positiivseks, sest üldjuhul tuleb sademevee käitlemine ning puhastusseadmete olemasolu lahendada projekti käigus.

5.3 MÕJU ÕHUKVALITEEDILE (ÕHUSAASTE, TOLM) NING LEEVENDUSABINÕUD

Transport on linnaõhu kvaliteedi peamisi mõjutajaid. Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 kohaselt on viimase viie aastaga autode arv tuhande elaniku kohta Narvas kasvanud üle 60%. Ülemaailmset trendi järgides iseloomustab suure tõenäosusega ka Narvat edaspidi autode hulga kasv. Uute tehnoloogiate (katalüsaatorid, paremad kütused, mootorid) kasutuselevõttust tulenev positiivne mõju keskkonnale on sisuliselt ära nullitud liikluskoormuse kasvuga.

Liikluses tekkiv õhusaastekoormus sõltub sõidukite arvust, nende tehnilisest seisukorrast, kasutatavast kütusest, keskmisest kiirusest ning liikluse sujuvusest.

Peamised autotranspordiga kaasnevad negatiivsed mõjud õhukvaliteedile on seotud heitgaaside (CO_2 , NO_x , CO , SO_2), lenduvate orgaaniliste ühendite, raskmetallide ning tahkete osakeste (tolmu), kuid ka bensiini- ja diisliaurude paiskamisega välisõhku. Autotranspordi kõige iseloomulikumaks saastegaasiks on CO , mille antropogeensest panusest atmosfääri annab autotransport umbes 60% (Maanteeamet). Turbulentsi tõttu paisatakse liikuvatest mootorsõidukitest heitgaasid ja osakesed 2 kuni 8 m kõrgusele sõidutee kohale. Paiskamisele järgnev hajumine ja nn lahjenemine sõltub tuule kiirusest, suunast ja turbulentsist. Turbulentsi teket ja olemasolu mõjutab ümbritsev topograafia/reljeef, taimestik ning tänavade paiknemine ümbritseva territooriumi suhtes (süvendis, samal tasapinnal või kõrgemal sillana).

Iga põletatud kütuseliiter tekitab ligikaudu 100 grammi süsinikoksiidi, 20 grammi lenduvaid orgaanilisi ühendeid, 30 grammi lämmastiku okside, 2,5 kg süsinikdioksiidi ja terve hulga teisi heiteid, nagu pliiühendid, väävlühendid ja peenosakesed (EÜ poolt rahastatud linnatranspordi uuringute tulemused, 2003).

Tolm võib sisaldada inimesele ning keskkonnale ohtlikke ühendeid. Liikluses tekkiv tolmu tekib põhiliselt teekatte kulumisel, olles suurim naelkummide kasutamisel märjal lumeta teel (tänaval). Teekatte ja kummide kulumisel tekivad osakesed, mis kleepuvad autodele, jäävad teedele või pritsitakse teeäärsetele aladele ning mis kuivades moodustavad suurema osa tolmust. Naastrehvide kasutamise tulemusel kuluvad teekatted mitu korda kiiremini kui harilike rehvidega sõites. Kuna tolmu tekib eelkõige niiske tee korral, on oluline tolmu vältimise abinõu soolatomise optimeerimine ja tänavate puhastamine.

Narva linnas otseselt transpordist pärinevat õhusaastet mõõdetud ei ole, aadressil Tuleviku tänav 6 asub õhukvaliteedi pidevseirejaam, mis mõõdab riikliku õhuseire raames vääveldioksiidi, lämmastikdioksiidi, divesiniksulfiidi ja formaldehüüdi sisaldust välisõhus. Ehkki nt 2007. aastal ja sellele eelneval paaril aastal piirväärtusi ühegi mõõdetava komponendi osas ei ületatud, on tulevikus probleemsemad kohad ikka suuremad ristmikud, kus liiklusintensiivsus suur.

Praeguseks on vedelkütustele kehtestatud suhteliselt ranged väävlisisalduse normid, mille mõju kajastub ka seiretulemustes, aastakeskmised kontsentratsioonid on aastatega tunduvalt vähenenud. Normide edasine karmistumine lähitulevikus lubab prognoosida ka saastetasemete jätkuvat langust, ehkki liiklusvahendite arvu jätkuv kasv võib langust mõnevõrra pidurdada.

Lisaks mõõdavad mõned ettevõtted (nt Narva-Bark AS, Narva-Pine AS, Narva Vesi AS) enda territooriumitel tegevuse tulemusena õhu kvaliteeti mõjutada võivaid parameetreid.

2015. aastaks koostatud liiklusprognoosi järgi on kõige suurem liiklustihedus Puškini tänaval, Tallinna maanteel, eriti lõigus Tiimani tänavaga ristumisest kuni Peetri platsini, Kreenholmi tänaval alates Kerese tänavast kuni mõnisada meetrit enne 26. Juuli tänavaga ristumist, Kangelaste prospektil kuni Pähklimäe tänavaga ristumiseni ning Rahu tänavalt raudteeületuskohas. Suurimate koormustega ristmikud asuvad Tallinna maanteel. Nendes kohtades on suuremast liikluskoormusest, võrreldes teiste tänavatega, tingitud ka suurem õhusaaste.

Transpordist pärinev õhusaaste on Narvas kindlasti üks peamisi välisõhu kvaliteedi mõjutajaid. Välisõhu kvaliteet omab otsest mõju inimese tervisele. Vastavalt 2007. aastal H. Orru pool koostatud uuringule võib õhusaaste ärritada silmi, ülemisi hingamisteid ja kopse. Eriti negatiivsed on kroonilised mõjud, mis tulenevad madalatasemelise õhusaaste pikaajalisest ekspositsioonist, olulist rolli mängivad siinjuures eriti peened osakesed (PM10).

Alternatiivi 0 ja II korral, mil on soovitud isikliku sõiduauto kasutamine, põhjustab liiklusintensiivsuse kasv tänavatel ja teedel proportsionaalset õhusaaste kasvu, seda eelkõige kõige koormatumatel tänavalõikudel ja ristmikel. Narvas asuv Rahu tänav 4a parkla, mis oma 140 autorongi mahutavusega ei täida juba ammu oma eesmärke ja on mahutavuselt ebapiisav, tekitab Tallinn-Narva maantee servas Narva lähistel mitme kilomeetri pikkuseid elavaid järjekordi. Parkla koos elava veokite järjekorraga on oluliseks õhusaaste allikaks, Keskkonnaameti Viru regiooni keskkonnakasutuse

juhtivspetsialisti Tiiu Sizova sõnul on mitmed elanikud kurtnud ebasobiva tuule suuna (läänetuulte) korral linnas leviva diisli haisu üle.

Alternatiiv II ja 0 erinevad mõju poolest õhukvaliteedile sellega, et alternatiiv 0 omab negatiivset mõju õhukvaliteedile pigem kasutusajal, alternatiiv II omab negatiivset mõju õhukvaliteedile aga nii ehituskui kasutusajal. **Alternatiiv II ehitusaegne mõju** õhukvaliteedile on seotud peamiselt tööde käigus tolmu paiskamisega välisõhku. Tegemist on lühiajalise ja lokaalse mõjuga. Kuna alternatiiv II korral investeringute tegemine transpordinfrastruktuuri optimeerib liiklust (vähenevad pidevad kiirendamise ja aeglustamised, tagatud on sujuvam liiklus), siis leevendab see mõnevõrra liiklusintensiivsuse kasvust tingitud õhusaastekoormuse suurenemist.

Arengukavaga kavandatud tegevused ehk alternatiiv I soosib ühistranspordi kasutamist, samuti jalgsikäimist ja rattaga sõitmist, piirates isikliku sõiduauto kasutamist. Arengukava näeb ette linna üldplaneeringus väljatoodud skeemile tuginedes kergliiklusteede võrgustiku rajamise, mis tagavad ühenduse nii vaba aja veetmise kohtade, teenindus- äri-, kui elamupiirkondade vahel ning kergliiklusteede võrgustik ühtib suures osas linna rohekoridori võrgustikuga. Optimaalse ühenduskiiruse tagamine on arengukava üks eesmärke, erinevate ristmike ja liiklussõlmede rekonstrueerimise ja ehitamisega vähendatakse liiklusummikute tekkimise väiksema tõenäosusega õhukvaliteedi ja ka müra perioodilist halvenemist. Fooride "roheline laine" kaasajastamine, teekattemärgistuse paranemine, liiklusteabe- ja reguleerimisvahendite paigaldamine ja korrastus on tegurid, mis kõik aitavad muuta liiklust sujuvamaks, sõiduajad vähenevad ning lõpptulemusena vähendatakse ka tekitatavat õhusaastet.

Arengukavas on arvestatud transiitliikluse piiriületusteevõrgu kesklinnast väljaviimisega. See toob enesega kaasa liikluskoormuse vähenemise. Hetkel veel töös olev maakonnaplaneeringu teemaplaneering "E20/T1 Tallinn - Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi - Narva lõigus ja Vodava - Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" pakub välja ühe trassivalikuna rajada Narva ümbersõit, mis viiks Venemaale suunduvad ja sealt saabuvad veokid ning kogu piiriületava transpordi liikumisteevõrgu üldse Narvast välja. Ühest küljest on see positiivne Narva linnale, tuues kaasa õhukvaliteedi paranemise kogu linnas, teisest küljest on sisuliselt tegemist transpordivoo "nihutamisega" ühest kohast teise. Summaarne efekt jääb samaks.

Kuna arengukavaga ei ole rongiliikluse arendamist ette nähtud, siis ei oska prognoosida veeremitest pärinevat mõju õhusaastele. Hetkel kujutab raudteetransport autoliikluse kõrval samuti välisõhu kvaliteedi mõjutajat.

Arvestades süsinikoksiidi ja lenduvate orgaaniliste ühendite heite hüppelist kasvu väikestel kiirustel, on oluline, et linnatänavatel tagataks sujuv ja ühtlane liikumine lubatud piirkiiruse lähedal, teerajatiste kavandamisel on esmatähtis vältida raskeveokite puhkekohtade ja parklate paigutamist elumajade lähedusse – mootorite käivitamisel-soojendamisel võivad elanikel tekkida õhusaaste (ja müra) häiringud.

Linnaõhu kvaliteeti on võimalik eeskätt parandada summaarse liikluse vähendamisega, kuid leevendavateks asjaoludeks on ka liiklussujuvuse suurendamine.

Ehitustöid tuleks kuivadel perioodidel vältida, et minimeerida tolmu tekkimist, kui aga see pole võimalik, siis kuivadel perioodidel on võimalik tolmusust vähendada vihmutamisega.

Arengukavaga kavandatavate tegevuste otseseks tagajärjeks on linna liikluskeemi optimeerimine ja liiklussujuvuse tõstmine ning sõiduaegade vähenemine, mis toob kaasa õhusaaste vähenemise võrreldes alternatiiv 0 ja II, kus transpordist pärinev õhusaaste pigem kasvab.

5.4 MÕJU MÜRATASEMELE

Transpordimüra on peamine keskkonna müra allikas. Müra mõju inimesele seisneb peamiselt häirimises. Müra tõttu kannatab suhtluskeskkond, võivad tekkida une- ja keskendumishäired, mis omakorda tekitavad stressi. Seetõttu võib kõrge müratase olla kaudselt põhjuseks krooniliste haiguste sagenemisele. Müra tase sõltub peamiselt liiklusintensiivsusest, sõidukite kiirusest ning transiitliikluse osakaalust, kuid ka sõidutee enda omadustest: teeprofiilist, teepinna iseloomust, teekattematerjalist (Keskkonnatehnika, 3, 2004)

Mootorsõidukite müra allikaid on kaks – mootor ning rehvi ja teepinna kokkupuude ehk veeremismüra. Vähesel määral on müraallikaks ka auto kere ja õhu hõõrdumine (Keskkonnatehnika, 3, 2004).

Mootori müra sõltub kiirusest vähe, kuid rehvimüra suureneb kiiruse suurenedes oluliselt. Teatud kiirusest suurema kiiruse korral (sõiduautodel alates 50 km/h, raskeveokitel alates 70 km/h) on rehvidest põhjustatud müra valdavaks müraallikaks (Keskkonnatehnika, 3, 2004). Rehvimüra põhilisteks tekketeguriteks on rehvi pöörlemiskiirus, materjal ja pinna muster ning teekatte pinnastruktuur. Üldiselt tekitab suurem ja raskem transpordivahend rohkem müra kui väiksem ja kergem.

Rongide puhul on väikeste kiiruste korral põhiliseks müratekkeallikaks jõuallikas, suurte kiiruste puhul aga lähtub müra eelkõige ratta ja rööpa koosmõjust ning sõltub seejuures rataste ja rööbaste ebatasasustest, rööbaste kõverusest ning liitekohtadest. Enamus rongide põhjustatud mürast tekib rataste ja rööpa kokkupuutel, heli tekib rataste, rööbaste ja vaguni konstruktsiooni ning tee aluse ja maapinna võnkumise tulemusel. Väikese raadiusega kurvid, mis on tüüpilised linnatranspordile, annavad suurt kõrgsageduslikku müra, tuntud kui rataste vingumine. Müra allikaks on ka viled ja valjuhääldid (KKM infomaterjal: Mis on keskkonnamüra ja kuidas seda ohjata?).

Oluline on rööbaste ja rataste korrapärane hooldus.

Ühe müra vähendava abinõuna on soovitatav kiiruse vähendamine, tänu millele müratase langeb. Teisest küljest kestab müra seetõttu kauem.

Mürataseme hindamisel võib kasutada nii müra mõõtmist kui ka arvutamist. Müra mõõtmisel saadakse usaldusväärseid andmeid siis, kui mõõtmine on toimunud piisavalt pika aja vältel ning suurema piirkonna korral. Müra mõõtmise tulemused sõltuvad ilmastikutingimustest. Müra arvutusmudelid võimaldavad müra leevendavaid meetmeid planeerida ja katsetada enne ehitamist. Narva Linnavalitsusel ja Ida-Virumaa Keskkonnateenistusel (praegusel Keskkonnaameti Viru regioonil) puuduvad andmed Narva linnas ja selle lähipiirkonnas teostatud müra mõõtmiste kohta, seega on andmete puudumisel võimatu teostada müra modelleerimist, mille allikaks on Narva linna tänavatel liikuvad sõidukid ning linnasisene rongiliiklus.

Tiheda liiklusega ja lühikeste lõikudega linnatänaval jääb müratase jämedalt võttes 70-75 dB(A) piiresse, samas arvestades Narvale iseloomulikku suurt raskeveokite osakaalu, võib müratase mõnevõrra suurem olla (M. Ründva, E. Arumägi, 2004).

Uute hoonete planeerimisel tiheda liiklusega tänava äärde või lähedusse tuleb varakult arvestada võimalike müraprobleemidega.

Arengukava ei ole ette näinud müra leevendamise meetmeid.

Arengukavas ettenähtud teeprojektid ja planeeringud peavad arvestama liiklusprognosisega Narva linnas. Kohtades, kus on ette näha liikluse olulist kasvu, on esmatähtis arvestada kõrgendatud müraga. Mida paremini seda planeerimis- ja projekteerimisstaadiumis tehakse, seda tõenäolisemalt välditakse hilisemaid tekkida võivaid probleeme, mida tekitab liiklusmüra.

Arengukava arvestab uue Narva silla ja sellega vajaliku infrastruktuuri ehitusega. Kuna raskeliiklus mängib mürataseme kujunemisel linnaliikluses väga olulist rolli, siis juhul, kui otsustatakse uus sild ja raskeveokite piiriületusteekond linnast välja viia, kaasneb sellega üsna oluline mürataseme alanemine. Juhul, kui piiriületusteekonnaks raskeliiklusele rajatakse Narva ümbersõit, on teelt lähtuvast mürast mõjutatavaid objekte tunduvalt vähem võrreldes linnas asuvatega, kus tegemist on tiheasustusega.

Koostöö lähisvaldadega ühistranspordi integreeritud planeerimiseks loob soodsad eeldused ühistranspordi kasutamiseks liikumiseks linna, linnalähedaste suvilakooperatiivide ja lähisvaldade vahel, mis tõenäoliselt vähendab isiklike sõiduautode kasutamist ning seetõttu väheneb ka müra ja õhusaaste.

Fooride "roheline laine" kaasajastamine, teekattemärgistuse parendamine, liiklusteabe- ja reguleerimisvahendite paigaldamine ja korrastus on tegurid, mis kõik aitavad muuta liiklust sujuvamaks, sõiduajad vähenevad ning lõpptulemusena vähendatakse ka tekitatavat mürataset.

Alternatiiv 0 korral, arvestades autode arvu kasvuga, toob liiklussituatsioonide pingestumine ja optimeerimata tänavavõrk kaasa pigem müra kasvu kui samale tasemele jäämise või vähenemise. Pidevad aeglustamised ja kiirendamised on olulised müra allikad. Remontimata auklikel ja vanal "krobelsel" tänaval sõites on tekitatav müratase tunduvalt suurem kui korralikul ja siledal asfaltkattel sõites.

Alternatiiv II korral on tagatud võrreldes alternatiiv 0-ga sujuvam liikumine, seetõttu pidevate kiirendamist ja aeglustamiste väiksema ulatuse tõttu on mõju müratasemele mõnevõrra väiksem. Ehitusaegne mõju müratasemele on seotud ristmike ja tänavalõikude rajamise ja rekonstrueerimisega, tegemist on lühiaegse ja lokaalse mõjuga, mis vaibub peale ehitustööde lõppu.

Transpordist pärineva müra vähendamiseks on soovitatav tihedama liiklusega lõikudes madala piirkiiruse kehtestamine ja liikluse muutmine sujuvamaks, luues takistusi üleliigsetele järskudele kiirendamistele, et vähendada mürataset. Kuna praegusel hetkel on Narva tänavakoridorid enamjaolt üsna laiad, on otstarbekas nende arvelt lisada või muuta laiemaks näiteks kergliiklusteid.

Kavandatavate teeprojektide või ristmike projektide ning uute liiklussõlmede projektide koostamisel tuleks võimalusel kaaluda müra neelavate teekattematerjalide kasutamist. Vähesed müraga katted vähendavad sõidukite müra 2 – 4 dB, samas on sellised katted ennast õigustanud eelkõige soojema kliimaga maades. Ringristmikud on enamasti vähem mürarikkad kui valgusfooridega ristmikud, ringristmik suurendab müra umbes 1 – 2 dB, tavaline fooriga ristmik 2 – 4 dB.

Üheks müra leevendamismeetmeks on kindlasti hoonete müraisolatsiooni parandamine (akende vahetamine).

Õhusaaste ja mürariski vähendamiseks on soovitatav, seal kus võimalik ja sobilik, näha ette kõrghaljastuse rajamine sõidutee äärde.

Ehitusaegne müra on seotud tänavate ning liiklussõlmede rajamise, rekonstrueerimiste ning kergliiklusteede ehitamise ning tee-ehitusmasinate ja ehitusmaterjale transportivate masinate tegevusega. Soovitatav on vältida tegevust öisel ajal ja nädalavahetusel. Kasutatavad masinad ja seadmed peavad olema tehniliselt korras ning vastama kehtivatele nõuetele.

Narva Linnavolikogu määrus nr 18, 06.03.2008 “Narva linna avaliku korra eeskiri” § 3 kohaselt on Narva linna haldusterritooriumil keelatud tekitada müra, mis ületab sotsiaalministri määrusega kehtestatud normtasemeid. Öörahu rikkumine on keelatud kella 23.00 kuni 07.00, seega tuleks transpordiga seotud ehitustööd teha päevasel ajal.

Ehitusaegne müra on üldjuhul lühiajaline ning võrreldes kasutusaegse mõjuga (igapäevane autode liikumine teedel ja tänavatel) ei oma üldjuhul (oleneb konkreetsest ehitatavast objektist) müratasemele nii suurt tähtsust. Seetõttu omab ehitusaegne müra elanikele vähem negatiivset mõju võrreldes kasutusaegsete mõjudega.

Arengukavas ette nähtud parkimismaja ning parkimisalade detailplaneeringute ning projektide raames on soovitatav rajada müraallika (tänav) ja müratundlike objektide (elumajade) vahele müra suhtes vähem tundlikumaid rajatisi.

Jõesadamate arendamisel on müraallikaks mootoriga veesõidukid. Kulgu sadama asukoha tõttu on müratundlikke objekte tunduvalt vähem võrreldes kesklinnas asuva sadamaga ning seetõttu ei oma veeliikluse poolt tekitatud müra olulist mõju.

Kokkuvõtteks. Alternatiiv I omab mõjuga müratasemele pigem positiivset kui neutraalset või negatiivset mõju, kuna fooride “roheline laine” kaasajastamine, teekattemärgistuse parendamine, liiklusteabe- ja reguleerimisvahendite paigaldamine ja korrastus on tegurid, mis kõik aitavad muuta liiklust sujuvamaks, sõiduajad vähenevad ning lõpptulemusena vähendatakse ka tekitatavat mürataset.

Alternatiiv 0 ja II korral on isikliku sõiduauto kasutamise kasvu tõttu põhjustatud liikluskoormuse suurenemisel ette näha mõningal määral mürataseme kasvu. Alternatiiv II korral on mõju müratasemele võrreldes alternatiiviga 0 mõnevõrra väiksem, kuna erinevate liiklussõlmede ja tänavate rekonstrueerimisel ja väljaehitamisel liikluskeemi optimeerimise ja teekatte kvaliteedi paranemise tõttu on tulemuseks mürataseme vähendamine.

5.5 LIIKLUSKORRALDUSEST (ALUS: LIIKLUSPROGNOOS 2015 JA “NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2009-2015 RAKENDUSPLAAN”) TULENEV MÕJU NING LEEVENDUSABINÕUD

Stratum OÜ poolt koostatud **liiklusprognoos aastaks 2015** lähtematerjalideks on Provia Projektbüroo OÜ poolt koostatud “Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programm aastateks 2004-2014” (2003) ning Narva linna üldplaneering 2000-2012 (2001). Liiklusprognoos on kalibreeritud reaalsele tiptunnile (16.30-17.30), mitte arvutuslikule, 15-minutilist perioodi arvestavale tiptunnile. Mudelis ei ole arvestatud tänavate rekonstrueerimisega, kuna info sõiduradade arvu, kiirusepiirangute ja tänaväärse parkimiskorralduse võimaliku muutumise kohta puudus, arvestatud on ainult uute ehitatavate tänavate mõju Narva liiklusele. Mudeli täpsus on mõnevõrra piiratud ka puuduliku info kohta elukohtade ja töökohtade paiknemisest. Modelleerimisel on arvestatud, et kesklinna piirkonnas on raskeliikluse osa kogu liiklusest 2...5%, linna piiril aga 9...12%, samuti on see veidi suurem ristmikel, mida läbivad rahvusvahelised transiitliikluse veokid.

Liiklusprognoosis on arvestatud järgmiste uute tänavatega:

- Tiimani tn pikendus Tallinna mnt-st kuni Pähklikmäe tn-ni (ehk 6. Rohelise tn pikendamine Pähklikmäe tn-ni);
- Puškini tn pikendus puhastusrajaisteni ja edasi ühendus Jõesuu tänavaga (ehk Kalmistu tn kuni Karjamaa tn pikendamine);
- Uus tn Elektriijaama teest kuni Narva jõeni, piki raudteemuldet (uus transiiditeekond);
- Puskini tn ühendamine Jõesuu tn-ga.

Üldisele autostumistaseme kasvule tuginedes on liiklusprognoosis arvestatud liikluse suurenemisega keskmiselt 5% aastas.

Koostatud liiklusprognoosi kohaselt suureneb liiklusintensiivsus võrreldes 2006. aastaks koostatud liiklusmudeliga kõige rohkem Tallinna maanteel, kus kohati on liikluskoormuse kasv 45 % (9 aastaga lisandub kokku üle 300 auto tiptunnil, mis teeb aastaseks juurdekasvuks ca. 38 autot tiptunnil). Veel suureneb liiklus Puškini (keskmiselt 50 % võrra, Daumani ja Paju tänava vahelisel alal kaks korda), Rahu (keskeltläbi 60-70%) Grafovi (üle kahe korra), Raudsilla (üle kahe korra) ja Kalda (75%) tänavatel. Kreenholmi tänaval, kus juba tänase päeva tiptunnil liigub mõningates kohtades üle 1000 sõiduki, kasvab 2015. aastaks liiklus keskeltläbi 15-30%, kuid selle vaatamata kujutab see tänav üht Narva koormatuimat tänavat. Kangelaste prospekti lõpus kasvab liiklus võrreldes 2006. aastaga 60-80%, prospekti alguses 20-30%. Väikeste tänavate liikluskoormus kasvab erinevalt, paljudel tänavatel üle kahe korra. Seega tuleb arvestada müra ekvivalenttaseme tunduva tõusuga magistraaltänavate äärsetel elamumaadel ning elamute tänavapoolsetes ruumides.

Arengukavas on arvestatud transiiditeekonna lõuna poole raudteest viimine, kavandatud teel liigub tiptunnil ca. 75 sõidukit.

Ristmike koormustase on suurim Tallinna maantee ristmikel, Kreenholmi ja Kerese ristmikul ning Elektriijaama tee ja Oru tänava ning Elektriijaama tee ja Kadastiku tänava ristumisel.

Kasvav liikluskoormuse tähendab rangelt võttes sõiduaegade pikenemist, mis omakorda põhjustab õhusaaste ja müra kasvu. Pidevad pidurdamised ja kiirendamised seejuures tõstavad summaarset mürataset, sujuv liiklus aga vähendab mürataset.

Kogu Narva tänavavõrk toimub koos maakasutusega ühtse süsteemina, arengukavas arvestatud uued tänavad ja teed ning rekonstrueeritavad tänavalõigud ja ristmikud loovad parema ühendustee teenindusasutuste, töökohtade ja kodude vaheliseks liiklemiseks. Optimaalse ja ühtlase ühenduskiiruse saavutamine on oluline keskkonna säästmiseks. Transiidi ümbersuunamine kesklinnast loob hea eeltingimuse selle saavutamiseks.

Arengukavas kavandatavate tegevuste üks põhieesmärke on liiklusujuvuse parandamine erinevate võtete kaudu, mis hoolimata liiklusprognoosi põhisest liikluse kasvust toob kaasa õhu- ja mürasaaste vähenemise. Alternatiiv 0 korral kasvab suure tõenäosusega summaarne müra- ja õhusaaste.

Liikluse suurenemine keskmiselt 5% aastas omab negatiivset mõju nii looduskeskkonna kui inimese seisukohast. Negatiivseid mõjusid saab leevendada ja isegi ära hoida, kui kogu linna liikluskasvatamiseks optimeerida: muuta liiklus sujuvamaks, soodustada ühistranspordi kasutamist (eelnevalt luua selle toimimiseks kõikirahuldavad tingimused), viia läbi teavituskampaaniaid, luua võimalus kergliiklusteede normaalseks toimimiseks, teha koostööd lähisvaldadega jne.

5.6 SOTSIAALMAJANDUSLIKUD MÕJUD. MÕJU INIMESTE HEAOLULE, TERVISELE JA VARALE NING LEEVENDUSABINÕUD

Inimese tervisele avaldab nii otsest kui kaudset mõju välisõhu kvaliteet. Probleemid välisõhu kvaliteediga on iseloomulikud eelkõige linnadele ning tiheda liiklusega aladele või tööstuspiirkondadele.

Alternatiiv 0 korral ei tõsteta ühistranspordi konkurentsivõimet isikliku sõiduautoga liiklemise ees, autostumise kasvust tingitud liikluskoormuse kasv tänavail tekitab elanikes stressi, pikenevad ühest punktist teise liikumise ajad, seda ka uute ühendustänavate puudumise tõttu, mis lühendaks paljudel juhtudel liikumisteede konda. Ühtne kergliiklustee võrgustiku puudumine Narvas sunnib autoga võrreldes kaitsmatuid kergliiklejaid tihti ebatavaliselt sõiduteel liiklema (ainult ligikaudu 60% tänavatest on kõnniteega), mis suurendab oluliselt liiklusohutuse olukordade teket. Ühtse sõiduteest eraldatud kergliiklustee võrgustiku puudumise kõrval mängib liiklusohutuse kõrval veel olulist rolli olemasolevate kergliiklusteede ning sõiduteede ja tänavate halb olukord ning liikluskoormus. Arvestades eeltoodut, ei soosi alternatiiv 0 liiklusohutust Narva linnas.

Ühistranspordi kättesaadavuse vähenemine halvendab elanike, kellel ei ole võimalust isikliku sõiduauto soetamiseks, liikumisvõimalusi.

Alternatiiv I ehk arengukavas ettenähtud tee- ja ristmike projektide, parklate ja parkimismaja ning ühistransporditerminali projektide elluviimisel mõjutab inimesi eelkõige ehitusega kaasnev müra ja vibratsioon, kuid ebasoodsate ilmastikutingimuste korral kindlasti ka ehitustolm.

Ehitustöödest põhjustatud negatiivsete mõjude (müra, õhusaaste, vibratsioon) leevendamiseks tuleb ehitustööd teostamist vältida hilistel õhtutundidel ja nädalavahetustel, kui inimesed puhkavad ja on eriti vastuvõtlikud igasugustele mõjutustele.

Kõige olulisema faktorina liiklusalases planeerimises saab välja tuua liiklusohutuse. Arengukava seab prioriteediks ohutu linnakeskkonna loomise, selleks analüüsitakse regulaarselt tänavavõrgu ohte, lokaliseeritakse ja analüüsitakse toimunud liiklusõnnetusi ning nende põhjuseid, eesmärgiga rakendada võimalikult tõhusad võtted liikluse ohutumaks muutmiseks. Tänavavõrgul rakendatakse liiklust rahustavaid võtteid (kiirust soodustavatel teelõikudel "lamavate politseinike" paigaldamine, ristmiku ja tänava kitsamaks muutmise, osaliselt suletud ristmike rajamine) ning korrastatakse olemasolevad jalakäijate ülekäigukohad (teekattermärgistus, valgustus). Arengukavas väljatoodud projektide realiseerimisel paraneb projektpiirkonnas teekatte olukord ning tagatakse sujuv liiklus, mis toob kaasa liiklusohutuse suurenemise. **Liiklusohutuse kasv avaldab elanikele ainult positiivset mõju.**

Arengukava seab ülesandeks kaasata kõik huvigrupid linna liikluskorralduslike otsuste tegemisel, mis võimaldab arvestada kõikide seisukoht linna transpordi planeerimisel. Koostöö piiriületava mõjuga

uusarendusobjektide planeerimisel loob eeldused naaberriigiga koostööks vajalike projektide realiseerimisel, nt uue maantee silla ehitusel.

Arengukava kohaselt on oluline arendada kergliiklust Narva suuruses linnas, kus suurem osa liikumistest on piisavalt lühikesed, et liigelda jala või jalgrattaga. Kõnniteede ja jalgrattateede rajamise, ülekäiguradade ohutustamise (sh piisava valgustuse tagamise) kaudu on võimalik tõsta liiklusohutust ning motiveerida inimesi kergliiklust igapäevaselt rohkem kasutama. Arengukava näeb ette Narva linna üldplaneeringus äratoodud kergliiklusteede võrgustiku rajamise, mis järgib suures osas linna rohelisi vööndeid ja koridore. **Kergliikluse edendamine mõjub ainult positiivselt elanike tervisele ja heaolule, tagades turvalise ja mugava juurdepääsu vajalike teenindus-, töö- ja puhkekohtadeni.**

Ühistranspordi populaarsuse ja konkurentsivõimelisuse kasv avaldab positiivset mõju elanikele, kuna võimaldab mugavalt ja optimaalse ajakuluga jõuda soovitud sihtkohta. Plaanipärased linnasisesed linnaliini marsruudid katavad kogu tänavavõrku, informatsiooni hea kättesaadavus, nõudeid rahuldavad ootepaviljonid ja ühistranspordipeatused ning tõhusad teavituskampaaniad soodustavad ühistranspordi kasutamist. **Vähemsaastavate transpordiliikide ja –vahendite kasutamine ning liikluskoormuse piiramine ühistranspordi kasutamise näol vähendab õhu- ja mürasaastet, mis lõppkokkuvõttes avaldavad positiivset mõju ka elanike tervisele.**

Veeliikluse arendamine tõmbab ligi turiste, tõstes Narva mainet ja tuntust.

Nii uute tänavate rajamisega/olemasolevate pikendamisega (nt 6. Rohelise tänava pikendamine, Kalmistu tänava kuni Karjamaa tänavani pikendamine) kui ka olemasolevate laiendamisega võib kaasneda maa võõrandamise vajadus, mis sageli kõikidele osapooltele meeltemööda ei pruugi olla. Seetõttu omab uutele tänavatele või reserveeritavale teemaale jäävatele maaomanike varale maade võõrandamise vajadus olulist negatiivset mõju.

Alternatiiv II korral mõjutab sarnaselt alternatiiv I-le ettenähtud tee- ja ristmike projektide, parklate ja parkimismaja ning ühistransporditerminali projektide elluviimisel inimesi eelkõige ehitusega kaasnev müra ja vibratsioon, kuid ebasoodsate ilmastikutingimuste korral kindlasti ka ehitustolm.

Nii uute tänavate rajamisega/olemasolevate pikendamisega (nt 6. Rohelise tänava pikendamine, Kalmistu tänava kuni Karjamaa tänavani pikendamine) kui ka olemasolevate laiendamisega võib kaasneda maa võõrandamise vajadus, mis sageli kõikidele osapooltele meeltemööda ei pruugi olla. Seetõttu omab uutele tänavatele või reserveeritavale teemaale jäävatele maaomanike varale maade võõrandamise vajadus olulist negatiivset mõju.

Kuna alternatiiv II soosib eelkõige isikliku sõiduauto kasutamist, kannatavad selle all kergliiklejad ja ühistranspordi kasutajad, kuna viimased liikumisviisid ei ole kas piisavalt kättesaadavad või on ebaturvalised ja ebarahuldavas olukorras. Suureneb liiklusõnnetuste risk.

Kokkuvõte. Kuna alternatiiv I ehk arengukavaga ettenähtud tegevused seavad prioriteediks eelkõige kergliikluse ja ühistranspordi võrgu arendamise, leevendab see igapäevasest liiklusest tekitatud pingeid ning stressi. Jalgsi käimine või jalgrattaga sõitmine mõjub inimese tervisele ainult positiivselt, seda enam, et kergliiklusteede võrgustik haarab kogu linna ja ühendab ka nt linna Narva-Jõesuuga, tagades ühenduse vajalike sihtpunktidega turvaliselt ja mugavalt. Koos ühistranspordi soosimisega toob see kaasa tervislikuma ja puhtama linnakeskkonna.

Alternatiiv 0 ja II korral on sotsiaalmajanduslikud mõjud pigem negatiivsed, liiklusekoormuse kasv toob kaasa liiklussituatsioonide pingestumise ja see omakorda tekitab elanikes stressi, halvendab linnaõhu kvaliteeti, mis mõjub halvasti inimeste tervisele.

5.7 MÕJU HALJASTUSELE JA LOOMASTIKULE NING LEEVENDUSABINÕUD

Linna suuremad rohealad paiknevad tiheasustuse äärealadel: lõuna-edelaosas Paemurru ja Elektri jaama linnaosades ning heitveepuhustusjaamast lääne ja loode pool, kus asub metsamassiiv.

Avalike puhkealadena on olulisemad rohelised alad jõe kaldal raudteesillast jõesadamani, vanalinna bastionite vöönd, Pimeaia park, Võidu park ning mitmed väiksemad pargid, skväärid ja haljasalad linna hoonestatud osas, ka rohked hoonete ümbruse kõrghaljastusega õuealad. Kreenholmi ja Kangelaste prospekt paistavad silma kõrghaljastuse poolest.

Linnaelanikele olulisematest metsa-aladest paikneb üks Pähklikmäe linnaosa vahetus läheduses (linnaosast läänes), teine piki Narva-Jõesuusse viivat teed Siiverti linnaosas ja kolmas metsaala Kadastiku ja Väike-Kadastiku järve ümbruses.

Narva linna territooriumil asub Narva väärtuslik maastik (registri nr 17) (peatükk 3.7).

Mõju haljastusele. Kuna umbes 70% tänavavõrgust moodustavad alleed ja puisteed, siis sõltub transpordi **arengukavas ettenähtud** projektide elluviimise mõju haljastusele sellest, kuidas arvestatakse olemasolevate alleede ja puisteedega.

Narva linna haljastuse arengukavas 2009-2014 on ette nähtud, et uute tänavate ja liiklussõlmede rajamisel tuleb **haljastuse osa kavandada juba projekteerimise faasis ning olemasolevate tänavate uuendamisel jälgida seda, et olemasolev kõrghaljastus säiliks võimalikult suures mahus.** Samas peaks komplekselt lahendama tänavahaljastuse uuendamise ja tänavate uuendamise – kui on kavas puisteede uuendamine, ei tohi see toimuda enne kui on tehtud vajalikud teetööd. Samas võiks teetööde järjekorra määramisel arvestada ka sellega, kus vajavad alleed kõige kiiremini väljavahetamist. Seetõttu peab tööde ajagraafiku koostamisel võrdlema nii tänavate kui ka puisteede uuendamise prioriteete ning sellest lähtudes koostada optimaalseim tööde (objektide) järjekord (Narva linna haljastuse arengukava 2009-2014, 2008).

Haljastutele (ja ka nendega seotud puhkealadele) märkimisväärse negatiivse mõju on võimalik leevendada juba projektlahendustes korraliku haljastuse planeerimisega. Kuna Narva puhul on suur osa tänavavõrgust seotud alleede ja puisteedega, siis on oluline nende säilitamine ja sidususe tagamine võimalikult suures ulatuses. Vajadusel tuleb alleesid ja puisteesid uuendada.

Detailplaneeringute ja projektide koostamisel, mis on seotud liiklusvõrgustiku arendamisega, peab Narva Linnavalitsus väljastatavates projekteerimistingimustes esitama eranditult nõuded linna avaliku ruumi haljastuse säilitamiseks ja/või taasrajamiseks.

Arengukavas on ette nähtud kergliiklusteede võrgustiku väljaarendamine, mis arvestab linna roheline võõndiga. See paneb ühelt poolt inimest väärtustama rohealade tähtsust ka linnalises keskkonnas ning sellega erinevates eluvaldkondades ettetulevates küsimustes rohkem arvestama.

Alternatiiv II korral peab arvestama sarnaselt alternatiiv I puhul toodud soovitusetega, et vältida negatiivset mõju (nt puittaimestikuga ja rohealade suhtelise osakaalu vähendamine) linna haljastusele.

Alternatiiv 0 linna haljastusele erilist mõju ei oma, v.a kaudne mõju, mis on tingitud liiklusintensiivsuse suurenemisest (transpordist pärinevate emissioonide mõju haljastusele).

Mõju loomastikule. Kuna Narva linna loomastik on seotud eelkõige Narva jõe ja veehoidla loomastiku ja kalastikuga, siis on mõju loomastikule seotud eelkõige mõjuga Narva jõele ja veehoidlale.

Narva jõe ja veehoidla elustikku mõjutab enim veeliiklus. Kuna arengukavaga on ette nähtud tänavate ja liiklussõlmede rekonstrueerimistööd suhteliselt kaugel jõest ja veehoidlast, ei mõjuta nendega seotud toimingud veekogu elustikku. Mõju vee-elustikule saab seostada eelkõige Narva linna jõesadamate arengukava 2009-2018 eelnõuga kavandatud tegevustega. Jõesadamate arengukava kohaselt on kesklinna sadama akvatooriumi mõõtmed ja veesügavused sobivad, sadam ei vaja sissesõidutee rajamist. Samuti on Narva veehoidlale rajatava Kulgu sadama akvatooriumi ja sissesõidutee veesügavused sobivad ja hetkel lisasüvendamist ette ei nähta. Seega veekogu süvendamist ning laiendamist ning nendest tingitud mõjusid (heljumi sisalduse suurenemine veesambas jm) ette näha ei ole.

Negatiivset häiringut vee-elustikule võivad põhjustada sadamate ehitustööd (sh sildumiskohtade, slipi ja muude vajalike rajatiste ehitamine), sadamate ja veeteede eksploateerimisega seotud negatiivsed mõjud on tingitud veereostuse riski suurenemisega (vette sattunud kütused, määrdeained, jäätmed), müraga, veesõidukite poolt tekitatud lainetusega (võib põhjustada setete ebasoodsa liikumise; vindiga üleskeerutatavad setted), mis kõik Narva jões ja veehoidlas elutsevate kalastikule mõningal määral häirivaks võib osutada.

Narva Pimeaed ja selle lähiümbrus on peatükis 3.7. kirjeldatud nahkhiirte elupaik. Oluline mõju nahkhiirtele kõikide alternatiivide puhul puudub. Kuna autoliiklus on arvatud nahkhiiri ohustavate faktorite hulka, siis võrreldes arengukavaga kavandatud tegevustega võib nõrk negatiivne mõju avalduda alternatiiv 0 ja II korral, kuna nimetatud alternatiivide puhul nähakse ette autoliikluse tunduvalt suuremat kasvu võrreldes alternatiivi I-ga. Siiski tuleb siinkohal rõhutada, et tegemist võib olla nõrgalt negatiivse mõjuga, kuna tegemist on niigi linnalise ja mürarikka ning inimtegevuse poolt muudetud maastikuga. Tõenäoliselt on Narva Pimeaias ja selle lähiümbruses elutsevad nahkhiired sellise keskkonnaga juba kohanenud.

Alternatiiv I ja II korral jäävad nahkhiirte elu- ja pesituspaigale kõige lähemale Hariduse tänaval ja Peetri platsil kavandatud ehitustööd ning kesklinna sadama rajamisega seotud tööd. Ehitusaegne mõju nahkhiirtele on minimaalne, kuna nahkhiired toituvad peamiselt öösel ja öösel ehitustegevust ei toimu.

Narva Pimeaias vahetus ümbruses, mis puudutaksid nahkhiirte elupaiku, arengukavaga kavandatud tegevusi ette ei ole näha.

Tiigi- ja veelendlane kuuluvad fotofoobiliste nahkhiirte hulka. Nad väldivad liigselt valgustatud kohti/alasid või mööduvad neist kiiresti. Et minimaalselt nahkhiiri sadamate ekspuuteerimisel häirida, eriti toiduotsingul, peaks sadamarajatiste puhul kasutama võimalik vähe valgustandvaid elemente (otsene valgus ja veelt peegelduv valgus).

Kokkuvõte: Tänavate ja liiklussõlmede rajamisel tuleb haljastuse osa kavandada juba projekteerimise faasis ning olemasolevate tänavate uuendamisel jälgida seda, et olemasolev kõrghaljastus säiliks võimalikult suures mahus.

Kuna Narva linna loomastik on seotud eelkõige Narva jõe ja veehoidla loomastiku ja kalastikuga, siis nõrka negatiivset häiringut võivad põhjustada Narva linna jõesadamate arengukava 2009-2018 raames ettenähtud kesklinna ja Kulgu sadamate väljaehitamine ja ekspuuteerimine. Arengukava enda tegevusplaanis ettenähtud tegevused ei oma olulist mõju loomastikule, positiivse külje pealt võiks välja tuua selle, et kui erinevate tänavate/ristmike rekonstrueerimisel/rajamisel rajatakse lahkvoolne sadameveekanalisatsioon, siis omab sadamevee käitlemine positiivset mõju Narva jõe, mis on peatükis 3.7 kirjeldatud loomastiku elupaigaks (positiivne mõju kalastikule).

Oluline mõju loomastikule puudub ka alternatiiv 0 ja II korral.

Ühegi alternatiivi puhul ei ole ette näha olulist mõju Narva Pimeaias ja selle läheduses elavatele nahkhiirtele. Veeliikluse arendamine mõjutab nahkhiiri minimaalselt.

5.8 MÕJU KAITSTAVATELE ALADELE JA MUINSUSKAITSE ALL OLEVATELE OBJEKTIDELE

Kuna arengukavaga kavandatud tegevused otseselt Narva jõe kanjoni maastikukaitseala ei puuduta ega näe ette tegevusi, mis kaitseala kaitse-eeskirjaga, kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 155, 13. 05. 1999 “**Panga maastikukaitseala, Türisalu maastikukaitseala ja Narva jõe kanjoni maastikukaitseala kaitse-eeskirjade ja välispiiri kirjelduste kinnitamine**” (RT I 1999, 46, 530), on keelatud, ei oma arengukavaga kavandatud tegevused nimetatud kaitsealale mõju.

Mõju puudub ka alternatiiv 0 ja II korral, kui järgitakse Narva jõe kanjoni maastikukaitseala kaitse-eeskirja ning Looduskaitseaduse (RT I 2004, 38, 258) § 31 tulenevaid kitsendusi.

Arengukava ei puuduta otseselt ka Narva Pimeaeda, ettenähtud kergliiklusteede võrgustik kulgeb maastikukaitseala vahetus läheduses, seega ei oma ükski alternatiiv mõju Narva Pimeaiale, kui järgitakse Vabariigi Valitsuse määruses nr 64, 03.03.2006 “**Kaitsealuste parkide, arboreetumite ja puistute kaitse-eeskiri**” (RT I 2006, 12, 89) ja Looduskaitseaduses (RT I 2004, 38, 258) toodud nõudeid ja piiranguid.

Narva jõe alamjooksu hoiuala paikneb Narva jõel ning selle kaitse eesmärgiks on EÜ nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisas nimetatud elupaigatüübi – jõgede ja ojade (3260)¹ kaitse ning II lisas nimetatud liikide – harilik võldase, tõugja, hingi, vingerja, merisuti, jõesilmu, vinträime ja lõhe elupaikade kaitse. Nagu eelmises peatükis 5.7. öeldud, mõjutab Narva jõe elustikku kõige rohkem veeliiklus. Kuna arengukavaga on ette nähtud tänavate ja liiklussõlmede rekonstrueerimistööd suhteliselt kaugel Narva jõest, ei mõjuta nendega seotud toimingud veekogu elustikku. Mõju vee-elustikule ei oma ka jõeäärse kergliiklustee rajamine. Mõju Narva jõe alamjooksu hoiualale saab seostada eelkõige Narva linna jõesadamate arengukava 2009-2018 eelnõuga kavandatud tegevustega. Jõesadamate arengukava kohaselt on kesklinna sadama akvatooriumi mõõtmed ja veesügavused sobivad, sadam ei vaja sissesõidutee rajamist. Samuti on Narva veehoidlale rajatava Kulgu sadama akvatooriumi ja sissesõidutee veesügavused sobivad ja hetkel lisasüvendamist ette ei nähta. Seega veekogu süvendamist ning laiendamist ning nendest tingitud mõjusid (heljumi sisalduse suurenemine jõevees jm) ette näha ei ole.

Negatiivset häiringut Narva jõe vee-elustikule võivad põhjustada sadamate ehitustööd (sh sildumiskohtade, slipi ja muude vajalike rajatiste ehitamine), tegu on lühiajalise ja lokaalse mõjuga. Sadamate ja veete e ekspluateerimisega seotud negatiivsed mõjud on tingitud veereostuse riski suurenemise (vette sattunud kütused, määrdeained, jäätmed), müraga, veesõidukite poolt tekitatud lainetusega (võib põhjustada setete ebasoodsa liikumise; vindiga üleskeerutatavad setted), mis kõik Narva jões ja veehoidlas elutsevale kalastikule mõningal määral häirivaks võib osutada.

Juhul, kui jõesadamat ei rajata, omab negatiivset mõju hoiualale kalda kahjustamine, kuna randumiseks kasutatakse kõikvõimalikke juhuslikke oma suva järgi valitud kohti, mis lõhub kallast.

¹ Kaitstava elupaigatüübi koodinumber vastavalt EU nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisale

Kuna Narva kesklinna jõesadama ja Kulgu sadama arendamine on sõltumata käsitletavatest alternatiividest Narva jõesadamate arengukavaga aastateks 2009-2018 igal juhul ette nähtud, ei saa siinkohal võrrelda ühe või teise alternatiivi mõju Narva jõe alamjooksu hoiualale (sadamate arendamine on ette nähtud alternatiividest hoolimata).

Narvas paiknevad kinnismälestised jäävad peamiselt Vanalinna linnaossa (arhitektuuri- ja ajaloomälestised) ning Kreenholmi linnaossa (arhitektuurimälestised). Arengukavaga kavandatud järgmiste tänavate ja ristmike projekteerimisel ja rajamisel ning rekonstrueerimisel tuleb vastav ehitusprojekt kooskõlastada muuhulgas Muinsuskaitseameti ja Narva Linnavalitsusega, kes seavad kinnismälestise kaitsevööndisse jäävale rajatisele (ristmikule/teelõigule) tingimused, mis tagavad mälestise säilimise:

- Puškini ja Rakvere tänava ristmiku projekteerimine ja seejärgsed ehitustööd;
- Hariduse tänava (Puškini tänavast kuni Kangelaste prospektini) liikluskeemi projekteerimine ja seejärgsed ehitustööd;
- Peetri platsi projekteerimine ja seejärgsed ehitustööd;
- Tallinna mnt – Kerese tn – Puškini tn ristmiku teeprojekti koostamine ja seejärgsed ehitustööd;
- Kreenholmi tn (Gerassimovi tn – Joala tn) tee rekonstrueerimistööd;
- Joala tn – Kulgu tn ristmiku projekteerimine ja seejärgsed ehitustööd.

Arengukavaga ettenähtud kergliiklusteede võrgustiku rajamine lihtsustab ja soodustab kergliiklejate juurdepääsu kinnismälestistele, mida võib lugeda positiivseks.

Kokkuvõte: Ükski alternatiiv (0, I, II) ei oma mõju Narva jõe kanjoni maastikukaitsealale, Narva Pimeaiale ega Narva alamjooksu hoiualale, kui järgitakse Looduskaitseadusest (RT I 2004, 38, 258) tulenevaid nõudeid ja kitsendusi ning kaitse-eeskirju, mis on kehtestatud Narva jõe kanjoni maastikukaitsealale ja Narva Pimeaiale.

Negatiivset häiringut Narva jõe vee-elustikule võivad põhjustada üksnes Narva jõesadamate arengukavaga 2009-2015 ettenähtud sadamate ehitustööd (sh sildumiskohtade, slipi ja muude vajalike rajatiste ehitamine) ja ka eksploateerimine.

Kinnismälestise kaitsevööndisse jäävate tänavate/liiklussõlmede rekonstrueerimis- ja ehitustööd tuleb läbi viia Muinsuskaitseameti ja Narva Linnavalitsusega eelnevalt kooskõlastatult, et tagada mälestiste säilimine.

5.9 OLME- JA TÖÖSTUSJÄÄTMETE VEOGA KAASNEV MÕJU KESKKONNALE (HAIS, TOLM, MÜRA JNE)

28.01.2004 vastu võetud **Jäätmeseaduse** (RT I 2004, 9, 52) § 12 (2) kohaselt korraldab jäätmehooldust oma haldusterritooriumil omavalitsusorgan.

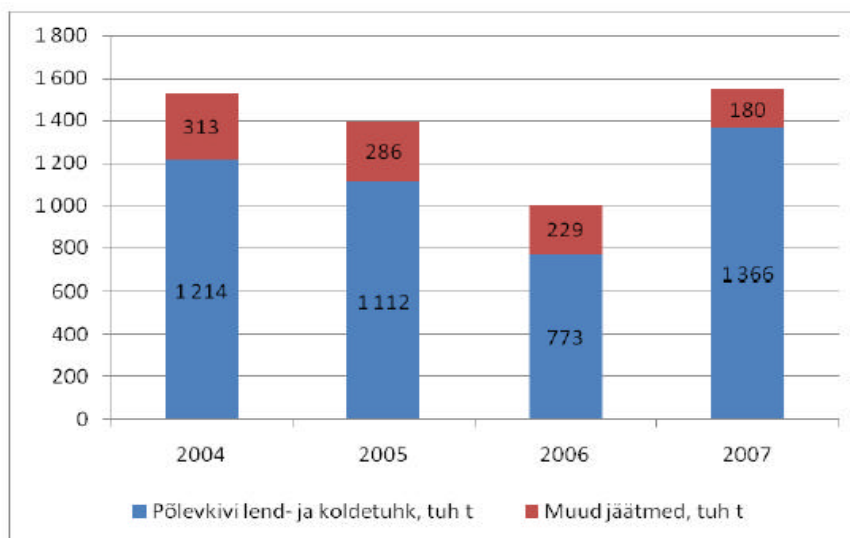
Jäätmeseadus, § 29. Jäätmehoolduse keskkonnamõju ja parim võimalik tehnika

- (1) Jäätmehoolduses rakendatavad menetlused ja meetodid ei tohi ohustada tervist, vara ega keskkonda.
- (2) Jäätmehoolduses tuleb vältida keskkonnahäiringuid või kui see ei ole võimalik, siis vähendada neid, kui sellega ei kaasne ülemääraseid kulutusi.
- (3) Jäätmehoolduses tuleb kasutada parimat võimalikku tehnikat.

Jäätmeseadus, § 38. Jäätmeveo üldnõuded

Jäätmeid peab vedama kinnises veovahendis pakitult või muul viisil nõnda, et nad ei satuks laadimise ega vedamise ajal keskkonda.

Narva jäätmekava aastateks 2009-2013 on kehtestatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 22, 26.02.2009. Jäätmekava kohaselt omab kõige suuremat keskkonnamõju ja -riski Balti Elektri jaama tuhaväli, seda seoses tuha hüdrotranspordil tuhaladestule kasutatava leeliselise veega ja selle sattumise võimalusega Narva jõkke.



Joonis 19. Aastatel 2004 -2007 jäätmete koguteke Narva linnas, tuhat tonni (Narva linna jäätmekava 2009-2013, 2009).

Narva jäätmekava 2009-2013 kohaselt võib eeldada põlevkivi lend- ja koldetuha jäätmete suurenemist.

Olme-, ehitus- (lammutus-) ja tööstusjäätmete, sh metallijäätmete kogumise ning transpordiga tegelevad mitmed spetsialiseeritud ettevõtted, nagu Ragn-Sells AS, Kuusakoski AS, Heakorras AS,

Adelan Prügivedu OÜ, AS Epler&Lorenz ja OÜ Ekovir. Seoses tarbimise suurenemisega suurenevad kindlasti ka olmejäätmete mahud.

Käesoleval ajal veetakse Narva olmejäätmeid 2007. aastal loodud **Narva jäätmekäitlusekeskuse**, mis asub aadressil Rahu tänav 3B, sortimiseks ja taaskasutamiseks.

Narva Linnavolikogu määruse nr 24, 27.03.2008 "**Narva linnas korraldatud jäätmeveo rakendamise kord**" alusel on määratud kindlaks jäätmeliigid, millele kohaldatakse korraldatud jäätmevedu. Need jäätmeliigid on paber ja kartong (20 01 01), prügi (segaolmejäätmed, kood 20 03 01) ja suuremahulised jäätmed (20 03 07). Ülalmainitud määrusega on Narva haldusterritoorium jaotatud kolmeks piirkonnaks. Need piirkonnad haaravad ka Veekulgu, Siiversti, Sutthoffi, Olgina ja Kudruküla linnaosaid ning neis paiknevaid aiandusühistuid. Määruse § 8 (3) kohaselt tuleb segaolmejäätmete ja vanapaberi ning kartongi kogumismahuteid tühjendada mitte harvemini kui üks kord kuus ning kümne ja enam korteritega elamu korral toimub segaolmejäätmete kogumismahutite tühjendamine mitte harvemini kui kaks korda kuus. § 8 (6) kohaselt ei tohi jäätmemahutite tühjendamine ja olmejäätmete vedu häirida elurajoonides öörahu.

Üldine Narva linna jäätmetekäitluse skeem toimib järgmiselt. Ettevõtetes tekkivaid tööstusjäätmeid käitlevad jäätmete valdajad ise või andavad neid üle vastavat litsentsi omavatele jäätmekäitlejatele. Kodumajapidamistes tekkinud jäätmed ja/või samalaadsed kaubanduses, tööstuses ja ametiasutustes tekkinud jäätmed antakse üle vastavat litsentsi ja jäätmeluba omavatele jäätmekäitlejatele ja/või – kogujatele, mis viivad põhimõtteliselt kõik olmelise iseloomuga jäätmed Narva Jäätmekäitluskeskuse, kus kõik saabunud jäätmed läbivad sortimise. Taaskasutusse kõlbavad jäätmed suunatakse vastavatele ettevõtetele, ülejäänud jäätmed viiakse Sillamäele Ecocleaner OÜ-le jäätmekütuse või komposti/tehnilise pinnase tootmiseks prügilate katmiseks. Sortimise käigus tekkivad ohtlikud jäätmed viiakse Vaivara ohtlike jäätmete kogumiskeskusesse. Osa jäätmeid ladestatakse ka Uikala prügilas.

Narva jäätmekava kohaselt on juurdepääs jäätmekäitluskeskusele hea.

Jäätmete veo keskkonnamõju avaldub jäätmete võimaliku levikuga keskkonda jäätmete veol Rahu tn 3B asuvasse jäätmekäitluskeskusesse ning sealt edasi lõpladestuspaika ning võimaliku ebameeldiva haisu ja tolmu tekkimises. Jäätmete veo keskkonnamõju avaldub teiselt poolt transpordivahendi enda poolt tekitatud müra, tolmu ja õhku paisatavate heitgaaside näol. Müra, tolmu ja haisu tekitamisega kaasneb otsene negatiivne mõju inimese heaolule ja tervisele. Jäätmeseaduse (RT I 2004, 9, 52) § 38 tuleneb nõue, et jäätmeid peab vedama kinnises veovahendis pakitult või muul viisil nõnda, et nad ei satuks laadimise ega vedamise ajal keskkonda. Sellisel juhul on minimeeritud haisu levimine. Pigem on haisu probleemid tingitud olmejäätmete kui tööstusjäätmete transpordist.

Majanduslikust otstarbekusest ja ka keskkonnakaitselisest seisukohast tuleb jäätmete vedu ja marsruudid korraldada Narvas kõige optimaalsemalt, tuleks leida parim võimalik logistiline lahendus, mis mõjutaks inimesi ja keskkonda (jäätmeveokite transpordimaa lühendamise) kõige vähem.

Üldise negatiivse keskkonnamõju kontrollimise ja vähendamise eeltingimuseks on kõigi Narva linna elanike ja tööstusettevõtete haaramine korraldatud jäätmekäitlussüsteemi ja kontroll tekkivate jäätmevoogude üle.

Alternatiiv I ja II korral on ette nähtud mitmed tänavate ja ristmike rekonstrueerimised ja uute rajamised. Kus võimalik, peaks ehitustööde käigus eemaldatavat pinnast kasutama täitepinnasena. Seda juhul, kui pinnas ei ole reostunud (vajalik täiendavate uuringute teostamine) või reostuse korral on teada reostumise määr. Pinnase taaskasutus säästab loodusressursse. Nähtavate reostustunnustega või reostunud pinnast tuleb käidelda vastavalt kehtivale seadusandlusele. Ehitustegevuse käigus tekkivad muud jäätmed, sh ohtlikud jäätmed, tuleb samuti käidelda vastavalt kehtestatud õigusaktidele, järgides sealjuures Narva Linnavolikogu määrust nr 9, 14.02.2008 "**Narva jäätmehoolduseeskiri**", Jäätmehoolduseeskirja peatükk 2 käsitleb ehitus- ja lammutusprahi käitlemise nõudeid.

Ehitus- ja lammutusjäätmete veoga kaasnev keskkonnamõju on seotud peamiselt transpordivahendiga, mis emiteerib välisõhku heitgaase ja tolmu ning annab panuse üldisesse sõiduautode poolt tekitatud müratasemesse. Üldkokkuvõttes on jäätmeveo keskkonnamõju võrreldes summaarse liikluse poolt tekitatud mõjuga tagasihoidlik.

Kokkuvõte: Kõige suuremat negatiivset keskkonnamõju omab põlevkivi põletamisel järelejääva tuha hüdrotransport Balti elektrijaamast tuhaladestusalale (tuhaväli nr 1), kuna säilib kõrge keskkonnareostuse oht (pinnase, pinna- ja põhjavee reostusoh). Olme- ja muude tööstusjäätmete vedu omab keskkonnale minimaalset negatiivset mõju, mis avaldub müra, haisu ja tolmu tekitamise näol.

Jäätmeveol tuleb kasutada üksnes selleks sobivaid masinaid, et oleks välditud jäätmete mahapudenemine ja tuulega lendumine.

6. ALTERNATIIVIDE VÖRDLEMINE

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 alternatiividena vaadeldakse:

Alternatiivi 0 – arengukavaga kavandatavat tegevust ellu ei viida, jätkub praegune planeerimistegevus muutumatul kujul.

Alternatiivi I – arengukavaga kavandatud tegevused.

Alternatiivi II – sõiduautoliikluse eelisarendamine.

Nimetatud alternatiivid on välja pakutud Narva linna transpordi arengukavas 2009-2015. Alternatiivide võrdlemisel kasutas keskkonnamõju hindaja SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*) analüüsi, kus toodi välja kõigi kolme alternatiivi tugevused ja nõrkused ning kavandatavate tegevustega kaasnevad võimalused ja ohud.

Alternatiiv 0 ehk arengukavaga kavandatud tegevust ellu ei viida, jätkub praegune planeerimistegevus muutumatul kujul

Tugevused:

- Üldjuhul puuduvad ehitusaegsed häiringud ja mõju inimestele ning keskkonnale (transpordisüsteemi olukord sõltub üksikutest tegevustest, ehitustegevus on juhusliku iseloomuga ja sõltub omavalitsuse poliitilistest otsustest).

Nõrkused:

- Autotumistaseme kasv ligikaudu 20%, liikluskoormuse kasv ligikaudu 15%;
- Optimeerimata tänavavõrk;
- Mootorsõidukitest emiteeritavate heitgaaside ja tahkete osakeste heite (õhusaaste) ning müra taseme suurenemine välisõhus (vastavalt suurenevale liikluskoormusele);
- Mootorsõidukitest emiteeritavate heitgaaside ja tahkete osakeste suurenev märg- ja kuiv sadenemine tänaväärsetel aladel;
- Kergliiklusinfrastruktuuri mittevastavus elanike vajadustele;
- Ühistranspordi kasutamise kahanemine.

Võimalused:

- Täiendavad võimalused puuduvad.

Ohud:

- Tänavavõrgu läbilaskvuse ja liiklussujuvuse vähenemine;
- Liiklusihtsioonide pingestumise (pidevad kiirendamised, aeglustamised);
- Liikluskoormuse kasvuga suureneb proportsionaalselt avariioht;
- Suurenev liiklusintensiivsus linnatänavail toob kaasa pinnase-, pinna- ja põhjavee reostumise riski suurenemise (kütuse-, mootoriõli lekked, muude ohtlike ainete sattumine tänavale ja

tänaväärsetele aladele ja sealt edasi põhjavette). Suurimaks ohuks kujunevad parklad, kus pole tagatud sademevee ärajuhtimine läbi puhastusfiltrite ja -seadmete;

- Suurenenud müratase ja üha halvenev linnaõhu kvaliteet tekitab Narva elanikes stressi, peavalu ja üha sagenevaid erinevaid hingamisteede ja südame-veresoonkonna haigusi, närvisüsteemi häireid ja muid vaegusi;
- Sotsiaalse kihistumise kasv;
- Ühistranspordi piletihinna tõus;
- Suureneb liiklusõnnetusohu auto ja mootorsõiduki eest tunduvalt vähem kaitstud kergliikleja kokkupõrkel (kergliiklusteede vähesuse tagajärg).

Alternatiivi I ehk arengukavaga kavandatud tegevused

Tugevused:

- Narva linna tänavavõrgu optimeerimine erinevate tänavate, tänavalõikude ja liiklussõlmede rekonstrueerimise ja rajamise, korraliku teekattemärgistuse teostamise, Narva sissesõiduteede tähistamise, liiklusteabe- ja reguleerimisvahendite paigaldamise ja foorisüsteemide kaasajastamise (nn "Roheline laine") kaudu;
- Suureneb liiklussujuvus;
- Väheneb avariide oht;
- Kergliiklusteede võrgustiku väljaarendamine (uute rajamine, olemasolevate kvaliteedi parandamine, ülekäigukohtade ohutustamine);
- Ühistranspordi olukorra parandamine (sh ühistranspordi ootepaviljonide paigaldamine, ühistranspordipeatuste korrastamine, informatsiooni kättesaadavuse suurendamine, teavituskampaaniate läbiviimine, ühistranspordi terminali ehitamine);
- Hinnatakse liikluse mõju oluliste objektide projektide koostamisel;
- Koostöö lähivaldadega ühistranspordi planeerimisel;
- Erinevate huvigruppide kaasamine otsustusprotsessi;
- Koostöö piireületava mõjuga uusarendusobjektide planeerimisel;
- Transpordisüsteemi valdkondlikud uuringud, mis tagavad selge nägemuse transpordisüsteemi vajadusest ja probleemidest, vajalikest investeeringutest eesmärgipärase planeerimistegevuse rakendamiseks;
- Linna ja lähivaldade vahel kogu transpordi paranev toimimine.

Nõrkused:

- Erinevate tänavate ja liiklussõlmede rekonstrueerimisel ja rajamisel lühiajaline elanike häiritus lokaalselt suurenenud müra, tolmu ja õhukvaliteedi võimaliku halvenemise tõttu.

Võimalused:

- Tagada kõikidele liiklejatele ohutu liiklemine kõigis Narva linnaosades ja Narva lähialal;
- Kasutada mugavalt ühistranspordi teenust selle hea kättesaadavuse ja hea hinna ning kvaliteedi suhte pärast;

- Mugav ja kiire ligipääs kergliiklejatele vajalikesse sihtpunktidesse (haridus-, töö- ja vaba-aja asutustesse) kogu Narva ulatuses;

Ohud:

- Puuduvad.

Alternatiiv II ehk sõiduautoliikluse eelisarendamine

Tugevused:

- Puuduvad.

Nõrkused:

- Autostumistaseme kasv ligikaudu 35%, liikluskoormuse kasv ligikaudu 25-30 %;
- Erinevate tänavate ja liiklussõlmede rekonstrueerimisel ja rajamisel lühiajaline elanike häiritus lokaalselt suurenenud müra, tolmu ja õhukvaliteedi võimaliku halvenemise tõttu;
- Mootorsõidukitest emiteeritavate heitgaaside ja tahkete osakeste heite (õhusaaste) suurenemine välisõhus (vastavalt suurenevale liikluskoormusele);
- Mootorsõidukitest emiteeritavate heitgaaside ja tahkete osakeste suurenev märg- ja kuivsadenemine tänaväärsetel aladel;
- Kergliiklusinfrastruktuuri mittevastavus elanike vajadustele;
- Ühistranspordi kättesaadavuse kahanemine.

Võimalused:

- Täiendavad võimalused puuduvad.

Ohud:

- Liikluskoormuse kasvuga suureneb proportsionaalselt avariihoht;
- Suurenev liiklusintensiivsus linnatänavail toob kaasa pinnase-, pinna- ja põhjavee reostumise riski suurenemise (kütuse-, mootoriõlilekked, muude ohtlike ainete sattumine tänavale ja tänaväärsetele aladele ja sealt edasi põhjavette);
- Üha halvenev linnaõhu kvaliteet tekitab Narva elanikes stressi, peavalu ja üha sagenevaid erinevaid hingamisteede ja südame-veresoonkonna haigusi, närvisüsteemi häireid ja muid vaegusi;
- Sotsiaalse kihistumise kasv;
- Ühistranspordi piletihinna tõus;
- Suureneb liiklusõnnetusohu auto ja mootorsõiduki eest tunduvalt vähem kaitstud kergliikleja kokkupõrkel (kergliiklusteede vähesuse tagajärg).

Kaaludes kolme alternatiivi tugevusi, nõrkusi ning nendest tulenevaid võimalusi ja ohte, on ilmselge, et **parimaks alternatiiviks on alternatiiv I ehk arengukavaga kavandatud tegevused**, mida iseloomustab inimsõbraliku ja keskkonnasäästliku transpordisüsteemi arendamine Narva linnas. Kergliiklusteede võrgustiku rajamisel, ühistranspordi kasutamismugavuse tõstmisel ja kättesaadavuse

suurenemisel, liiklusohutuse suurendamisel ning linna tänavavõrgu ja ühistranspordi marsruutide optimeerimisel ja liiklussujuvuse suurenemisel luuakse tugevad eeldused kõikirahuldava transpordisüsteemi arenemiseks.

7. KESKKONNARISKID

Arengukava näeb ette Narva linna teedevõrgu arendamiseks üsna paljude linnasiseste tänavate ehitamisi ja rekonstrueerimisi (eesmärk 6: infrastruktuuri arendamine ja optimaalse ühenduskiiruse tagamine põhitänavavõrgul saavutamiseks vajalikud tegevused), samuti ka parkimismaja ja ühistranspordi terminali ehitamise. Ehitusaegselt on võimalik õhusaaste ja mürataseme suurenemine üle normi, mis mõjub häirivalt ehitusala läheduses elavatele elanikele.

Ehitusaegseks ohuks võib osutuda põhjaveerežiimi võimalik muutmine.

Ehitustegevuse käigus võib lugeda oluliseks keskkonnariski allikaks ka pinnasereostuse tekkimise, mis võib olla põhjustatud ehitusjäätmete käitlemise nõuete eiramise ning võimalike kütuselekete tagajärjel.

Liiklusõnnetustest (ka avariidest tee-ehitustehnikaga töötamisel) võib tuleneda nii pinnase, pinna- ja põhjavee reostusohu.

Transpordi infrastruktuuriga seotud ehitustöödel tuleb kasutada parimat võimalikku tehnikat ja kindlasti tehniliselt korrasolevaid masinaid, vältimaks pinnase, pinna- ja põhjavee reostumise ohtu.

Ohuallikaks on Narva linna läbiv Tapa-Narva raudtee, mida mööda veetavad kütused ja muud ohtlikud kemikaalid omavad potentsiaalset avariohtu. Positiivse küljena võib siinkohal välja tuua, et Narva linnas on raudteel kõik ristumised autoteedega eritasandilised, mis on viinud avarii tekkimise tõenäosuse minimaalseks.

Jõetranspordi arendamisel (Narva kesklinna ja Kulgu sadama arendamisel) on oluliseks keskkonnariskiks veetranspordivahendite tankimised ning võimalikud avariid (kütuse- või näiteks õlitussüsteemi lekked).

Kuna arengukavaga ei ole käsitletud otseselt lennunduse arendamist, siis ei oska ennustada ka lennuliiklusega seotud keskkonnariske.

Arengukavaga kavandatud tegevuste elluviimisel, mille tagajärjel optimeeritakse linnatänavavõrk ja muudetakse liiklus sujuvamaks, väheneb liiklusõnnetuste oht.

8. KESKKONNASEIRE MEETMED

Vastavalt **Keskkonnaseire seadusele**, vastu võetud 20.01.1999 (RT I 1999, 10, 154) on keskkonnaseire keskkonnaseisundi ja seda mõjutavate tegurite järjepidev jälgimine, mis hõlmab keskkonnavaatlusi ja -analüüse ning vaatlusandmete töötlemist. Vastavalt Keskkonnaseire seadusele korraldab riiklikku keskkonnaseiret Keskkonnaministeerium ning seda teostatakse Keskkonnaministeeriumi kinnitatud programmi alusel.

Riikliku keskkonnaseire alamprogrammi “välisõhu seire” raames toimub Narvas Tuleviku tänav 6 (Peetri platsist ca. 100 m põhja poole) kord nädalas formaldehüüdi (HCHO), vääveldioksiidi (SO₂), lämmastikdioksiidi (NO₂) ja divesiniksulfiidi (H₂S) kontsentratsiooni mõõtmine välisõhus.

Riikliku keskkonnaseireprogrammi alusel teostatakse regulaarset riiklikku keskkonnaseiret ka Narva jõel 14,6 km kaugusel Narva jõe suudmest, kus paikneb Narva linna hüdroloogiaseirejaam (koordinaadid X=6590250; Y=738936) ning 7 km kaugusel jõe suudmest, kus paikneb hüdrokeemilise seire jaam (koordinaadid X=6594413; Y=734564). Kulgu sadamas asub 6 seire mõõtmispunkti. Põhjaveeseire toimub Narva heitveepuhastusjaamast ca. 1 km loode pool (Kambrium-Vendi Voronka põhjaveekogumi seire, sh veetaseme mõõtmine 12 korda aastas ning hüdrokeemilise seire; seirejaama koordinaadid X=6592327; Y=736021) ning Balti Soojuselektrijaama väljavoolukanali vahetus läheduses (Ordoviitsiumi Ida-Viru põlevkivibasseini põhjaveekogumi seire, sh veetaseme mõõtmine 12 korda aastas ning hüdrokeemilise seire; seirejaama koordinaadid X=6586022; Y=732426). Seirejaamad on toodud joonisel 16. Kindlasti tuleb jätkata olemasolevates seirejaamades ka edaspidi pinnavee-, põhjavee- ja õhukvaliteedi seiret.

Vastavalt 05.05.2004 vastu võetud “**Välisõhu kaitse seaduse**” (RT I 2004, 43, 298) § 134 (1) on tiheasustusega piirkonna kohaliku omavalitsuse organ kohustatud koostama välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava ning kooskõlastama selle Tervisekaitseinspeksiooniga. Sotsiaalministri määruse nr 87, 29.06.2005 “**Välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava sisule esitatavad miinimumnõuded**” lisa 1 sätestab välisõhu strateegiste mürakaartide ja tegevuskavade esitamise ajakava, mille kohaselt **on strateegilise mürakaardi esitamise tähtpäev Narvas 30.06.2012 ning tegevuskava esitamise tähtaeg 18.07.2013.**

Vastavalt Keskkonnaseire seadusele teostab kohalik omavalitsus keskkonnaseiret temale seadusega pandud ülesannete täitmiseks või oma töö korraldamiseks. Kohaliku omavalitsuse keskkonnaseiret finantseeritakse kas riigieelarvest kohalikule omavalitsusele ettenähtud sihtotstarbelistest eraldistest või linna või valla eelarvest.

Narva linnas on soovitatav vähemalt kord poole aasta tagant teostada suurema koormusega linnatänavail ja/või ristmikel mürataseme ja õhusaaste kontrollmõõtmisi. Õhusaaste mõõtmised võiksid hõlmata vähemalt transpordist emiteeritavate primaarsete saasteainete (PM₁₀, VOC, NO₂, NO_x, SO₂)

kontsentratsiooni määramist, järgides Keskkonnaseire ja Välisõhu kaitse seadust (RT I 2004, 43, 298) ning nendest tulenevaid määrusi.

9. RASKUSED KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISEL HINDAMISEL

Keskkonnamõju strateegilisel hindamisel ilmnusid mõned raskused. Narva linna transpordi arengukava on 2015. aastaks koostatud liiklusprognosis arvestanud millegipärast transiiditeekonna kesklinnast väljaviimisega, kuid arengukavas kajastatud lahendus ei ole enam juba pikemat aega aktuaalne. Arengukava kohaselt kulgeb raskeliikluse liikumisteed lõuna pool Tapa-Narva raudteed sellega paralleelselt, kuid tänaseks on selge, et piiriületusteed viiakse Narva linnast üldse välja. Koostamisel on vastavasisuline teemaplaneering "E20/T1 Tallinn-Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi - Narva lõigus ja Vodava - Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine", mille kohaselt uus sild paikneb Narva kesklinnast ca. 7 km põhja pool.

Arengukava ei ole käsitlenud lennuliikluse ja rongiliikluse arendamist, mistõttu ei saanud nendest tulenevaid võimalikke mõjusid käsitleda ka käesolev keskkonnamõju strateegiline hindamine.

10. ARUANDE KOHTA ESITATUD ETTEPANEKUTE, VASTUVÄIDETE JA KÜSIMUSTE KÄSITLUS

Käsitletakse keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande kohta avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu käigus esitatud ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi, mille koopiad lisatakse keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandele ning esitatakse ettepanekute ja vastuväidete ja küsimuste esitajatele saadetud kirjade koopiad, milles selgitatakse aruande kohta esitatud ettepanekute ning vastuväidete arvestamist ja põhjendatakse arvestamata jätmist ning vastatakse küsimustele.

11. HINDAMISTULEMUSTE LÜHIKOKKUVÕTE JA JÄRELDUSED

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 on algatatud ja lähteülesanne kinnitatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 430, 29.11.2007. Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 keskkonnamõju strateegiline hindamine on algatatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 154, 15.05.2008.

Arengukava eesmärgiks on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määratlemine järgnevaks seitsmeks aastaks. Transpordisüsteemi säästva arengu tagamiseks ja meeldiva elukeskkonna säilitamiseks on Narva linn keskendunud transpordiplaneerimisel kergliikluse ja ühistranspordi kasutamismugavuse tõstmisele, et hoida autoliikluse osatähtsus võimalikult madal.

Arengukavaga kavandatavad tegevused on üldjoones kooskõlas Ida-Viru maakonnaplaneeringuga, välja arvatud kolmes osas.

- **Ida-Virumaa maakonnaplaneeringu järgi on põhimaantee nr 1 (E20) Tallinn-Narva kavas rekonstrueerida ja välja ehitada kiirteeks, Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 seda ei käsitle. Ebakooskõla on põhjendatud, kuna koostamisel oleva Ida-Virumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu "E20/T1 Tallinn-Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi - Narva lõigus ja Vodava - Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" kohaselt on kavandatud uus Tallinn-Narva maantee ümbersõit üsna kaugele põhja poole Narva linna ning ei puuduta seetõttu seda otseselt.**
- **Seoses transiidi kasvuga näeb maakonnaplaneering ette Narva raudtee piirijaama rajamist, mis ei leia kajastust arengukavas. Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti peaarhitekt Peeter Tambu sõnul ei planeeri Narva linn sellele vaatamata uue piirijaama rajamist arengukavaga käsitletud perioodi jooksul.**
- **Maakonnaplaneering näeb ette Tapa-Narva raudteeliinil teise raja ehitamist, arengukavas see kajastamist ei leia. Arvestades Eesti Raudtee AS kirja nr 4-1.6.1/210-1-1, 19.02.2009 (Lisa 19), ei kavandata praeguste plaanide kohaselt teise rööpmepaari rajamist Narva-Peterburi suunal, seega on vastuolu igati põhjendatud.**

Arengukavaga kavandatavad tegevused on kooskõlas Ida-Virumaa maakonnaplaneeringuga "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused".

Transpordi arengukavas ei ole kajastatud Narva linna üldplaneeringus 2000-2012 ettenähtud uute tänavate ehitamist (nt Vaksali tänava pikendus, Kangelaste prospekti pikendus). Transpordi arengukavas on samas ette nähtud 6. Rohelise tänava pikendamise kuni Pähklikmäe tänavani, Puškini tänava pikendamine Narva heitveepuhastusjaamani (ehk Kalmistu tänavast kuni Karjamaa tänava pikenduseni ning Karjamaa tänava laienduse projekteerimine), mida üldplaneeringuga ei ole kavandatud.

Üldplaneeringus kavandatud minibussiliinide võrgustiku rajamine ei kajastu transpordi arengukavas.

Üldplaneeringuga ettenähtud olemasoleva raudteesilla laiendamist ei ole ette nähtud transpordi arengukavas.

Kuna transpordi arengukava ei kajasta jõetranspordi puudutavaid tegevussuundi (need on ette nähtud Narva jõesadamate arengukavas aastateks 2009-2018), ei saa hinnata arengusuundade vastavust Narva linna üldplaneeringuga käsitletud vastavale temaatikale.

Muud tegevussuunad ja arenguplaanid on kooskõlas Narva linna üldplaneeringuga 2000-2012.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Transpordi arengukavaga 2006-2013, v.a selles osas, mis puudutab raudteeinfrastruktuuri arendamist rongiliikluse konkurentsivõime tõstmiseks bussiliikluse kõrval. Narva linna transpordi arengukava ei käsitle raudteeinfrastruktuuri arendamist ja ohutuse tõstmist, mis on eriti oluline ka seepärast, et arengukava kohaselt ohustab raudtee lubatust kõrgema müra- ja vibratsioonitasemega raudteeäärsete elanike tervist ja linna elukvaliteeti.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Eesti ühistranspordi arenguprogrammiga 2006-2010.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Eesti Rahvusliku Liiklusohutusprogrammiga aastateks 2005-2013. Liiklusohutuse tõstmiseks on täpsem tegevuskava ette nähtud Narva linna liiklusohutusprogrammis 2009-2013.

Arengukavaga kavandatavad tegevused on kooskõlas Narva linna liiklusohutusprogrammiga 2009-2013.

Arengukavaga kavandatavad tegevused on üldiselt kooskõlas Ida-Virumaa arengustrateegiaga aastateks 2005-2013, v.a osas, mis puudutab Tallinn-Narva raudteele teise raja ehitamist ning lennuvälja/maandumisraja ehitamist väikelennukitele, mida arengukavas pole kajastatud. Arvestades Eesti Raudtee AS kirja nr 4-1.6.1/210-1-1, 19.02.2009 (Lisa 19), ei kavandata praeguste plaanide kohaselt teise rööpmepaari rajamist Narva-Peterburi suunal, seega on vastuolu igati põhjendatud.

Kuna arengukava ei kajasta jõetranspordi puudutavaid tegevussuundi, ei saa hinnata selle vastavust Ida-Virumaa arengustrateegias 2005-2013 käsitletud vastavale temaatikale.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Narva linna arengustrateegiaga 2020.

Arengukavaga kavandatud tegevused on kooskõlas Narva linna arengukavaga 2008-2012 ning täpsustavad linna arengukavaga planeeritud transpordi- ja liiklusalaseid püstitatud eesmärged, tegevussuundi ja ülesandeid.

Arengukava vastab ainult osaliselt Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programmile 2004-2014.

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 on üldjuhul lähteülesandega kooskõlas, kuid lahendamata on järgmised punktid: puudulik tänavavalgustus ja transpordi müra probleemid, raudteeühenduste kaardistamine linna territooriumil ja olemasoleva raudteeühenduse potentsiaali hindamine võttes arvesse loodava Narva Tööstuspargi vajadusi ning lennujaama vajaduse hindamine. Vastavalt lähteülesandele ei tohi Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 olla vastuolus lähteülesandes nimetatud Narva linna transpordi valdkonda reguleerivate õigusaktide ja normdokumentidega. Narva linna transpordi arengukavas 2009-2015 on kajastamata mõningad olulised linna transpordisüsteemi arendavad tegevused, mis on ette nähtud Narva linna transpordi arengusuundi puudutavates dokumentides, nt Narva linna üldplaneeringuga ettenähtud Vaksali tänava pikenduse ja Kangelaste prospekti pikenduse rajamine, minibussiliinide võrgustiku rajamine, olemasoleva raudteesilla rekonstrueerimine ja laiendamine, raudteeinfrastruktuuri arendamine rongiliikluse konkurentsivõime tõstmiseks bussiliikluse kõrval, olemasoleva lennuvälja arengusuundade määratlemine.

Kuna Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 ei kajasta jõetransporti puudutavaid tegevussuundi, ei saa hinnata selle vastavust antud temaatikat käsitlevatele strateegilistele planeerimisdokumentidele.

Arengukavaga kavandatud tegevustest ei selgu nende võimalik vastuolulisus kehtestatud keskkonnaalaste õigusaktide, normdokumentide ega keskkonnapiirangutega.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus on hinnatud järgnevaid alternatiive:

Alternatiiv 0 – arengukavaga kavandatud tegevust ellu ei viida, jätkub praegune planeerimistegevus muutumatul kujul

Alternatiiv I – arengukavaga kavandatavad tegevused

Alternatiiv II – sõiduautoliikluse eelisarendamine

Transpordist pärinevate saasteainete infiltreerumist esimesse Ordoviitsiumi lubjakivides paiknevasse põhjaveekihti ei saa täiesti välistada. See on põhjustatud sellest, et Narva jääb peamiselt kaitsmata põhjaveega alale (õhuke pinnakate), põhjavee reostuse ohtu aitavad leevendada savikad Kvaternaarisetted.

Tallinna maantee, Kreenholmi tänav, Kangelaste prospekt, Rahu tänav ja Puškini tänav, kus praegu ja ka perspektiivis on suurimad liikluskoormused, omavad transpordist pärit saasteainete sattumise tõttu teeäärsele pinnasele suurimat negatiivset mõju. Suuremat mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele omavad alternatiivid 0 ja II, kuna nende puhul on ette näha liiklusintensiivsuse suuremat kasvu võrreldes alternatiiviga I, mis proportsionaalselt omab suuremat transpordist pärinevate saasteainete poolt pinnase, pinna- ja põhjavee reostamise riski.

Alternatiiv I ja II ehitusaegsed mõjud võivad ühelt poolt olla seotud põhjaveerežiimi võimaliku muutmisega (pumpamine), kui tungitakse ülemistesse põhjaveekihtidesse.

Põhja- ja pinnaveele reostamisohtu kujutavad parkimisplatsid, kus ei ole tagatud sademevee kogumine ja käitlemine.

Ehitusaegset mõju pinnasele omavad nii alternatiiv I kui II, kus tänavate/ristmike ehitamisel (alternatiiv I puhul ka kergliiklusteede rajamisel) on vajalik vähemal või rohkemal määral vajalik pinnase eemaldamine. Pinnase tihendamisega kaovad looduslikud pinnasefunktsioonid. Tegemist on siiski lokaalse mõjuga.

Teetrasside/ristmikega ja parkimisaladega seotud ehitustöödel tuleb kasutada parimat võimalikku tehnikat ja kindlasti tehniliselt korrasolevaid masinaid, vältimaks pinnase, pinna- ja põhjavee reostumise ohtu.

Sademeveekanaliseerimise rajamisel tuleb pöörata tähelepanu sademevee puhastamise ja separeerimise võimalustele, et vältida Narva jõe reostumist (settetiikide, muda- ja õlipüüdurite abil eelnev sademevee puhastamine). Sademevee heljumisisaldust aitab vähendada filtrite kasutamine ja sadestamine. Kindlasti tuleb sademevee käitlemine, sh selle puhastamine enne Narva jõkke suunamist ette näha parkimisalade ja –maja planeerimisel ja projekteerimisel.

Sademevee käitlemine on vähim alternatiiv 0 ja alternatiiv II ning suurim alternatiiv I korral. Suuremal osal Narva linnas on lahkvoolne sademeveekanaliseerimine välja ehitamata, mistõttu võib arengukavas ettenähtud tänavate ja liiklussõlmede rekonstrueerimisel ja väljaehitamisel mõju sademevee käitlemisele lugeda positiivseks, sest üldjuhul tuleb sademevee käitlemine ning puhastusseadmete olemasolu lahendada projekti käigus.

Arvestades süsinikoksiidi ja lenduvate orgaaniliste ühendite heite hüppelist kasvu väikestel kiirustel, on oluline, et linnatänavatel tagataks sujuv ja ühtlane liiklemine lubatud piirkiiruse lähedal, teerajatiste kavandamisel on esmatähtis vältida raskeveokite puhkekohtade ja parklate paigutamist elumajade lähedusse – mootorite käivitamisel-soojendamisel võivad elanikel tekkida õhusaaste (ja müra) häiringud.

Linnaõhu kvaliteeti on võimalik eeskätt parandada summaarse liikluse vähendamisega, kuid leevendavateks asjaoludeks on ka liiklussujuvuse suurendamine.

Ehitustöid tuleks kuivadel perioodidel vältida, et minimeerida tolmu tekkimist, kui aga see pole võimalik, siis kuivadel perioodidel on võimalik tolmusust vähendada vihmutamisega.

Arengukavaga kavandatavate tegevuste otseseks tagajärjeks on linna liikluskeemi optimeerimine ja liiklussujuvuse tõstmine ning sõiduaegade vähenemine, mis toob kaasa õhusaaste vähenemise võrreldes alternatiiv 0 ja II, kus transpordist pärinev õhusaaste pigem kasvab.

Alternatiiv I omab mõjuga müratasemele pigem positiivset kui neutraalset või negatiivset mõju, kuna fooride "roheline laine" kaasajastamine, teekattemärgistuse parendamine, liiklusteabe- ja reguleerimisvahendite paigaldamine ja korrastus on tegurid, mis kõik aitavad muuta liiklust sujuvamaks, sõiduajad vähenevad ning lõpptulemusena vähendatakse ka tekitatavat mürataset.

Alternatiiv 0 ja II korral on isikliku sõiduauto kasutamise kasvutendentsist põhjustatud liikluskoormuse suurenemise tõttu ette näha mõningal määral mürataseme kasvu. Alternatiiv II korral on mõju müratasemele võrreldes alternatiiviga 0 mõnevõrra väiksem, kuna erinevate liiklussõlmede ja tänavate rekonstrueerimisel ja väljaehitamisel liikluskeemi optimeerimise ja teekatte kvaliteedi paranemise tõttu on tulemuseks mürataseme vähendamine.

Liikluse suurenemine keskmiselt 5% aastas omab negatiivset mõju nii looduskeskkonna kui inimese seisukohast. Negatiivseid mõjusid saab leevendada ja isegi ära hoida, kui kogu linna liikluskeem optimeerida: muuta liiklus sujuvamaks, soodustada ühistranspordi kasutamist (eelnevalt luua selle toimimiseks kõiki rahuldavad tingimused), viia läbi teavituskampaaniaid, luua võimalus kergliiklusteede normaalseks toimimiseks, teha koostööd lähisvaldadega jne.

Kuna alternatiiv I ehk arengukavaga ettenähtud tegevused seavad prioriteediks eelkõige kergliikluse ja ühistranspordi võrgu arendamise, leevendab see igapäevasest liiklusest tekitatud pingeid ning stressi. Jalgsi käimine või jalgrattaga sõitmine mõjub inimese tervisele ainult positiivselt, seda enam, et kergliiklusteede võrgustik haarab kogu linna ja ühendab ka nt linna Narva-Jõesuuga, tagades ühenduse vajalike sihtpunktidega turvaliselt ja mugavalt. Koos ühistranspordi soosimisega toob see kaasa tervislikum ja puhtama linnakeskkonna.

Tänavate ja liiklussõlmede rajamisel tuleb haljastuse osa kavandada juba projekteerimise faasis ning olemasolevate tänavate uuendamisel jälgida seda, et olemasolev kõrghaljastus säiliks võimalikult suures mahus. (Kõrg)haljastuse säilitamine ja rajamine probleemsematesse kohtadesse leevendab liiklusest tingitud ebamugavusi nii visuaalses mõttes, (kõrg)haljastus toimib nii tolmu tõrjumise eesmärgil kui täidab müratõkke rolli.

Kuna Narva linna loomastik on seotud eelkõige Narva jõe ja veehoidla loomastiku ja kalastikuga, siis nõrka negatiivset häiringut võivad põhjustada Narva linna jõesadamate arengukavas 2009-2018 ettenähtud kesklinna ja Kulgu sadamate väljaehitamine ja

ekspluateerimine. Narva linna transpordi arengukava 2009-2015 enda tegevusplaanis ettenähtud tegevused mõju loomastikule ei oma. Mõju loomastikule puudub ka alternatiiv 0 ja II korral.

Ühegi alternatiivi puhul ei ole ette näha olulist mõju Narva Pimeaias ja selle läheduses elavatele nahkhiirtele.

Kinnismälestise kaitsevööndisse jäävate tänavate/liiklussõlmede rekonstrueerimis- ja ehitustööd tuleb läbi viia Muinsuskaitseameti ja Narva Linnavalitsusega eelnevalt kooskõlastatult, et tagada mälestiste säilimine.

Ükski alternatiiv (0, I, II) ei oma mõju Narva jõe kanjoni maastikukaitsealale, Narva Pimeaiale ega Narva alamjooksu hoiualale, kui järgitakse Looduskaitseadusest (RT I 2004, 38, 258) tulenevaid nõudeid ja kitsendusi ning kaitse-eeskirju, mis on kehtestatud Narva jõe kanjoni maastikukaitsealale ja Narva Pimeaiale.

Negatiivset häiringut Narva jõe vee-elustikule võivad põhjustada üksnes Narva jõesadamate arengukavaga 2009-2018 ettenähtud sadamate ehitustööd (sh sildumiskohtade, slipi ja muude vajalike rajatiste ehitamine) ja ka ekspluateerimine.

Kõige suuremat negatiivset keskkonnamõju omab põlevkivi põletamisel järelejääva tuha hüdrotransport Balti elektrijaamast tuhaladestusalale (tuhaväli nr 1), kuna säilib kõrge keskkonnareostuse oht (pinnase, pinna- ja põhjavee reostusohu). Olme- ja muude tööstusjäätmete vedu omab keskkonnale minimaalset negatiivset mõju, mis avaldub müra, haisu ja tolmu tekitamise näol.

Jäätmeveol tuleb kasutada üksnes selleks sobivaid masinaid, et oleks välditud jäätmete mahapudenemine ja tuulega lendumine.

Ühegi alternatiiviga ei kaasne piiriülest keskkonnamõju.

Leevendusabinõude rakendamisel on arengukavaga kavandatavate tegevuste negatiivne mõju minimaalne.

12. ÕIGUSAKTID JA NORMDOKUMENDID, KASUTATUD MATERJALID

12.1 ÕIGUSAKTID JA NORMDOKUMENDID

Keskkonnamõju hindamisel on lähtutud Eesti Vabariigi normdokumentidest:

1. **Asjaõigusseadus**, vastu võetud 09.06.1993 (RT I 1993, 39, 590) ning muudetud 15.02.1995 (RT I 1995, 26/28, 355), 14.06.1995 (RT I 1995, 57, 976), 05.06.1996 (RT I 1996, 45, 848), 26.06.1996 (RT I 1996, 51, 967), 11.06.1997 (RT I 1997, 52, 833), 12.01.1998 (RT I 1998, 12, 152), 11.03.1998 (RT I 1998, 30, 409), 17.06.1998 (RT I 1998, 59, 941), 17.02.1999 (RT I 1999, 26, 377), 17.02.1999 (RT I 1999, 27, 380), terviktekst (RT I 1999, 44, 509), 13.03.2001 (RT I 2001, 34, 185), 14.11.2001 (RT I 2001, 93, 565), 15.05.2002 (RT I 2002, 47, 297), 05.06.2002 (RT I 2002, 53, 336), 13.11.2002 (RT I 2002, 99, 579), 15.01.2003 (RT I 2003, 13, 64), 22.01.2003 (RT I 2003, 17, 95), 19.11.2003 (RT I 2003, 78, 523), 10.03.2004 (RT I 2004, 20, 141), 22.04.2004 (RT I 2004, 37, 255), 15.06.2005 (RT I 2005, 39, 308), 19.10.2005 (RT I 2005, 59, 464), 21.02.2007 (RT I 2007, 24, 128)
2. **Elektroonilise side seadus**, vastu võetud 08.12.2004 (RT I 2004, 87, 593) ning muudetud 15.12.2005 (RT I 2005, 71, 545), 11.05.2006 (RT I 2006, 25, 187), 14.06.2006 (RT I 2006, 31, 234), 07.12.2006 (RT I 2006, 58, 439), 21.12.2006 (RT I 2007, 3, 12), 24.01.2007 (RT I 2007, 12, 64), 24.01.2007 (RT I 2007, 12, 66), 24.01.2007 (RT I 2007, 15, 76), 25.01.2007 (RT I 2007, 16, 77), 15.11.2007 (RT I 2007, 63, 397), 22.11.2007 (RT I 2007, 66, 408), 11.06.2008 (RT I 2008, 28, 181), 11.06.2008 (RT I 2008, 28, 181)
3. **Haldusmenetluse seadus**, vastu võetud 06.06.2001 (RT I 2001, 58, 354) ning muudetud 05.06.2002 (RT I 2002, 53, 336), 19.06.2002 (RT I 2002, 61, 375), 29.01.2003 (RT I 2003, 20, 117), 03.12.2003 (RT I 2003, 78, 527), 15.06.2005 (RT I 2005, 39, 308), 24.01.2007 (RT I 2007, 15, 76), 25.01.2007 (RT I 2007, 16, 77), 15.02.2007 (RT I 2007, 24, 127), 04.12.2008 (RT I 2009, 1, 3)
4. **Jäätmeseadus**, vastu võetud 28.01.2004 (RT I 2004, 9, 52) ning muudetud 14.04.2004 (RT I 2004, 30, 208), 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87), 16.06.2005 (RT I 2005, 37, 288), 31.05.2006 (RT I 2006, 28, 209), 07.12.2006 (RT I 2006, 58, 439), 08.02.2007 (RT I 2007, 19, 94), 13.06.2007 (RT I 2007, 44, 315), 22.11.2007 (RT I 2007, 66, 408), 18.12.2008 (RT I 2009, 3, 15)
5. **Keskkonnajärelevalve seadus**, vastu võetud 06.06.2001 (RT I 2001, 56, 337) ning muudetud 19.06.2002 (RT I 2002, 61, 375), 13.11.2002 (RT I 2002, 99, 579), 11.12.2002 (RT I 2002, 110, 653), 17.12.2003 (RT I 2003, 88, 591), 14.04.2004 (RT I 2004, 30, 209), 21.04.2004 (RT I 2004, 38, 258), 13.04.2005 (RT I 2005, 24, 182), 12.10.2005 (RT I 2005, 57, 451), 08.02.2007 (RT I 2007, 19, 95)
6. **Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus**, vastu võetud 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87) ning muudetud 07.12.2006 (RT I 2006, 58, 439), 21.02.2007 (RT I 2007, 25, 131), 19.06.2008 (RT I 2008, 34, 209), 18.12.2008 (RT I 2009, 3, 15)
7. **Keskkonnaseire seadus**, vastu võetud 20.01.1999 (RT I 1999, 10, 154) ning muudetud 16.06.1999 (RT I 1999, 54, 583), 15.11.2000 (RT I 2000, 92, 597), 19.06.2002 (RT I 2002, 63, 387), 05.05.2004 (RT I 2004, 43, 298), 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87), 04.05.2005 (RT I 2005, 29, 214), 18.12.2008 (RT I 2009, 3, 15)
8. **Küttegaasi ohutuse seadus**, vastu võetud 22.05.2002 (RT I 2002, 49, 311) ning muudetud 17.12.2003 (RT I 2003, 88, 594), 10.03.2004 (RT I 2004, 18, 131), 17.03.2004 (RT I 2004, 19, 133), 14.04.2004 (RT I 2004, 30, 208), 22.11.2007 (RT I 2007, 66, 408), 15.05.2008 (RT I 2008, 22, 149), 19.06.2008 (RT I 2008, 30, 191), 10.12.2008 (RT I 2009, 3, 13)
9. **Lennundusseadus**, vastu võetud 17.02.1999 (RT I 1999, 26, 376) ning muudetud 17.10.2001 (RT I 2001, 87, 525), 15.05.2002 (RT I 2002, 47, 297), 19.06.2002 (RT I 2002, 61, 375), 19.06.2002 (RT I 2002, 63, 387), 12.02.2003 (RT I 2003, 23, 138), 12.02.2003 (RT I 2003, 23, 143), 17.12.2003 (RT I 2003, 88, 594), 24.03.2004 (RT I 2004, 25, 169), 14.04.2004 (RT I 2004, 30, 208), 10.11.2004 (RT I 2004, 81, 541), 08.12.2004 (RT I 2004, 87, 593), 05.05.2005 (RT I 2005, 29, 216), 19.04.2006 (RT I 2006, 21, 159), 17.05.2006 (RT I 2006, 26, 191), 24.01.2007 (RT I 2007, 10, 47), 24.01.2007 (RT I 2007, 10, 47), 24.01.2007 (RT I 2007, 12, 66), 19.06.2008 (RT I 2008, 27, 179), 01.07.2008 (RT I 2008, 33, 223), 19.11.2008 (RT I 2009, 4, 25), 18.12.2008 (RT I 2009, 4, 26)
10. **Liiklusseadus**, vastu võetud 14.12.2000 (RT I 2001, 3, 6) ning muudetud 14.11.2001 (RT I 2001, 93, 565), 18.04.2002 (RT I 2002, 38, 234), 19.06.2002 (RT I 2002, 61, 375), 19.06.2002 (RT I 2002, 90, 521), 04.12.2002 (RT I 2002, 105, 613), 11.12.2002 (RT I 2002, 110, 655), 12.02.2003

- (RT I 2003, 26, 156), 19.11.2003 (RT I 2003, 78, 522), 14.04.2004 (RT I 2004, 30, 208), 19.05.2004 (RT I 2004, 46, 329), 23.03.2005 (RT I 2005, 20, 125), 12.05.2005 (RT I 2005, 31, 228), 15.06.2005 (RT I 2005, 39, 308), 16.06.2005 (RT I 2005, 40, 311), 07.12.2005 (RT I 2005, 68, 529), 21.12.2006 (RT I 2007, 4, 19), 24.01.2007 (RT I 2007, 12, 66), 20.09.2007 (RT I 2007, 54, 362), 26.09.2007 (RT I 2007, 55, 368), 15.05.2008 (RT I 2008, 22, 147), 11.06.2008 (RT I 2008, 28, 181), 19.11.2008 (RT I 2008, 54, 304)
11. **Looduskaitse seadus**, vastu võetud 21.04.2004 (RT I 2004, 38, 258) ning muudetud 17.06.2004 (RT I 2004, 53, 373), 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87), 21.04.2005 (RT I 2005, 22, 152), 07.06.2006 (RT I 2006, 30, 232), 21.02.2007 (RT I 2007, 25, 131), 14.11.2007 (RT I 2007, 62, 396) 19.06.2008 (RT I 2008, 34, 211), 10.12.2008 (RT I 2008, 56, 314), 18.12.2008 (RT I 2009, 3, 15)
 12. **Meresõiduohutuse seadus**, vastu võetud 12.12.2001 (RT I 2002, 1, 1) ning muudetud 19.06.2002 (RT I 2002, 61, 375), 19.06.2002 (RT I 2002, 63, 387), 17.12.2003 (RT I 2003, 88, 591), 17.12.2003 (RT I 2003, 88, 594), 24.03.2004 (RT I 2004, 24, 164), 19.05.2004 (RT I 2004, 46, 331), 12.05.2005 (RT I 2005, 31, 229), 12.10.2005 (RT I 2005, 57, 451), 20.04.2006 (RT I 2006, 21, 162), 15.10.2008 (RT I 2008, 47, 263)
 13. **Muinsuskaitse seadus**, vastu võetud 27.02.2002 (RT I 2002, 27, 153) ning muudetud 15.05.2002 (RT I 2002, 47, 297), 05.06.2002 (RT I 2002, 53, 336), 19.06.2002 (RT I 2002, 63, 387), 24.03.2004 (RT I 2004, 25, 171), 24.01.2007 (RT I 2007, 12, 66), 20.12.2007 (RT I 2008, 3, 24), 20.11.2008 (RT I 2008, 51, 287)
 14. **Planeerimisseadus**, vastu võetud 13.11.2002 (RT I 2002, 99, 579) ning muudetud 24.03.2004 (RT I 2004, 22, 148), 21.04.2004 (RT I 2004, 38, 258), 23.11.2004 (RT I 2004, 84, 572), 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87), 06.04.2005 (RT I 2005, 22, 150), 08.03.2006 (RT I 2006, 14, 111), 21.02.2007 (RT I 2007, 24, 128), 21.11.2007 (RT I 2007, 67, 414), 19.03.2008 (RT I 2008, 16, 114), 19.06.2008 (RT I 2008, 30, 191), 18.12.2008 (RT I 2009, 3, 15)
 15. **Raudteeseadus**, vastu võetud 19.11.2003 (RT I 2003, 79, 530) ning muudetud 10.03.2004 (RT I 2004, 18, 131), 16.06.2005 (RT I 2005, 38, 298), 16.06.2005 (RT I 2005, 40, 312), 07.06.2006 (RT I 2006, 30, 232), 24.01.2007 (RT I 2007, 12, 66), 24.01.2007 (RT I 2007, 14, 70), 15.11.2007 (RT I 2007, 63, 398), 22.11.2007 (RT I 2007, 66, 408), 19.06.2008 (RT I 2008, 30, 191), 18.12.2008 (RT I 2009, 3, 15)
 16. **Rahvatervise seadus**, vastu võetud 14.06.1995 (RT I 1995, 57, 978), ning muudetud 19.12.1995 (RT I 1996, 3, 56), 26.06.1996 (RT I 1996, 49, 953), 23.04.1997 (RT I 1997, 37/38, 569), 25.02.1999 (RT I 1999, 30, 415), 10.01.1999 (RT I 1999, 88, 804), 14.02.2001 (RT I 2001, 23, 128), 20.02.2002 (RT I 2002, 32, 187), 05.06.2002 (RT I 2002, 53, 336), 19.06.2002 (RT I 2002, 61, 375), 19.06.2002 (RT I 2002, 63, 387), 16.10.2002 (RT I 2002, 90, 521), 12.02.2003 (RT I 2003, 26, 156), 12.02.2003 (RT I 2003, 26, 160), 12.05.2004 (RT I 2004, 45, 315), 13.10.2004 (RT I 2004, 75, 520), 08.12.2004 (RT I 2004, 87, 593), 13.04.2005 (RT I 2005, 24, 179), 01.06.2006 (RT I 2006, 28, 211), 15.11.2006 (RT I 2006, 55, 405), 06.12.2006 (RT I 2007, 1, 1), 14.02.2007 (RT I 2007, 22, 114), 15.02.2007 (RT I 2007, 24, 127), 15.11.2007 (RT I 2007, 63, 397), 17.12.2008 (RT I 2008, 58, 329)
 17. **Riigipiiri seadus**, vastu võetud 30.06.1994 (RT I 1994, 54, 902) ning muudetud 22.10.1997 (RT I 1997, 77, 1315), 15.02.1999 (RT I 1999, 25, 365), 08.11.2000 (RT I 2000, 86, 550), 14.02.2001 (RT I 2001, 23, 126), 19.06.2002 (RT I 2002, 58, 363), 19.06.2002 (RT I 2002, 63, 387), 15.10.2002 (RT I 2002, 90, 516), 20.11.2002 (RT I 2002, 102, 599), 12.02.2003 (RT I 2003, 23, 138), 12.02.2003 (RT I 2003, 26, 156), 11.06.2003 (RT I 2003, 51, 350), 17.12.2003 (RT I 2003, 88, 592), 17.12.2003 (RT I 2004, 2, 4), 24.03.2004 (RT I 2004, 24, 164), 14.04.2004 (RT I 2004, 28, 189), 14.04.2004 (RT I 2004, 30, 208), 10.11.2004 (RT I 2004, 81, 541), 14.12.2004 (RT I 2004, 89, 606), 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 86), 14.12.2005 (RT I 2005, 71, 548), 14.12.2005 (RT I 2006, 2, 3), 17.05.2006 (RT I 2006, 26, 191), 21.12.2006 (RT I 2007, 3, 14), 04.12.2007 (RT I 2007, 68, 420), 27.02.2008 (RT I 2008, 13, 88), 16.04.2008 (RT I 2008, 19, 132)
 18. **Surveseadme ohutuse seadus**, vastu võetud 22.05.2002 (RT I 2002, 49, 309) ning muudetud 17.12.2003 (RT I 2003, 88, 594), 17.12.2003 (RT I 2004, 2, 5), 10.03.2004 (RT I 2004, 18, 131), 14.04.2004 (RT I 2004, 30, 208), 22.11.2007 (RT I 2007, 66, 408), 15.05.2008 (RT I 2008, 22, 149), 19.06.2008 (RT I 2008, 30, 191), 10.12.2008 (RT I 2009, 3, 13)
 19. **Sõjahaudade kaitse seadus**, vastu võetud 10.01.2007 (RT I 2007, 4, 21)
 20. **Teeseadus**, vastu võetud 17.02.1999 (RT I 1999, 26, 377) ning muudetud 17.11.1999 (RT I 1999, 93, 831), 18.04.2001 (RT I 2001, 43, 241), 09.05.2001 (RT I 2001, 50, 283), 14.11.2001 (RT I 2001, 93, 565), 23.04.2002 (RT I 2002, 41, 249), 15.05.2002 (RT I 2002, 47, 297), 05.06.2002 (RT I 2002, 53, 336), 19.06.2002 (RT I 2002, 61, 375), 19.06.2002 (RT I 2002, 63, 387), 19.11.2003 (RT I 2003, 79, 530), 17.12.2003 (RT I 2003, 88, 594), 23.11.2004 (RT I 2004, 84,

- 569), 26.01.2005 (RT I 2005, 11, 44), 16.06.2005 (RT I 2005, 40, 312), 27.11.2005 (RT I 2005, 61, 479), 07.06.2006 (RT I 2006, 30, 232), 24.01.2007 (RT I 2007, 12, 66), 24.01.2007 (RT I 2007, 14, 70), 24.01.2007 (RT I 2007, 15, 76), 14.06.2007 (RT I 2007, 45, 319), 15.11.2007 (RT I 2007, 63, 398), 22.11.2007 (RT I 2007, 66, 408), 10.12.2008 (RT I 2008, 56, 314), 20.02.2009 (RT I 2009, 15, 93)
21. **Veeseadus**, vastu võetud 11.05.1994 (RT I 1994, 40, 655) ning muudetud 24.01.1996 (RT I 1996, 13, 240), terviktekst (RT I 1996, 13, 241), 17.12.1997 (RT I 1998, 2, 47) 16.06.1998 (RT I 1998, 61, 987), 20.01.1999 (RT I 1999, 10, 155), 16.06.1999 (RT I 1999, 54, 583), 08.12.1999 (RT I 1999, 95, 843), 20.12.2000 (RT I 2001, 7, 19), 10.04.2001 (RT I 2001, 42, 234), 09.05.2001 (RT I 2001, 50, 283), 14.11.2001 (RT I 2001, 94, 577), 12.12.2001 (RT I 2002, 1, 1), 19.06.2002 (RT I 2002, 61, 375), 19.06.2002 (RT I 2002, 63, 387), 15.01.2003 (RT I 2003, 13, 64), 12.02.2003 (RT I 2003, 26, 156), 11.06.2003 (RT I 2003, 51, 352), 14.04.2004 (RT I 2004, 28, 190), 21.04.2004 (RT I 2004, 38, 258), 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87), 08.06.2005 (RT I 2005, 37, 280), 07.12.2005 (RT I 2005, 67, 512), 01.06.2006 (RT I 2006, 28, 211), 06.12.2006 (RT I 2007, 1, 1), 14.11.2007 (RT I 2007, 62, 396), 22.11.2007 (RT I 2007, 66, 408), 03.12.2008 (RT I 2009, 1, 2), 18.12.2008 (RT I 2009, 3, 15)
 22. **Välisõhu kaitse seadus**, vastu võetud 05.05.2004 (RT I 2004, 43, 298) ning muudetud 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87), 08.02.2007 (RT I 2007, 19, 95), 14.11.2007 (RT I 2007, 62, 396), 18.12.2008 (RT I 2009, 3, 15)
 23. **“Avalikult kasutatavate veekogude nimekirja kinnitamine”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 191, 18.07.1996 (RT I 1996, 58, 1090) ja muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 185, 07.10.1997 (RT I 1997, 73, 1205), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 338, 18.10.2000 (RT I 2000, 80, 513), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 156, 14.05.2002 (RT I 2002, 42, 269), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 386, 17.12.2002 (RT I 2002, 105, 619), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 346, 19.12.2003 (RT I 2003, 85, 576)
 24. **„Gaasipaigaldise kaitsevööndi ja D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba ulatus”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 212, 02.07.2002 (RT I 2002, 58, 367)
 25. **“Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri”**. Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 korraldus nr 615-k (RTL 2004, 111, 1758)
 26. **“Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord”**. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 19, 26.03.2007 (RTL 2007, 27, 482) ja muudetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 63, 19.07.2007 (RTL 2007, 61, 1100), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 34, 07.05.2008 (RTL 2008, 38, 542)
 27. **“Eluruumidele esitatavate nõuete kinnitamine”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 38, 26.01.1999 (RT I 1999, 9, 38) ja muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 267, 08.08.2000 (RT I 2000, 66, 427), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 250, 17.07.2001 (RT I 2001, 67, 403), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 390, 11.12.2001 (RT I 2001, 97, 613), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 236, 23.07.2002 (RT I 2002, 66, 402), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 15, 27.01.2005 (RT I 2005, 6, 23)
 28. **“Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri”**. Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 korraldus nr 615-k (RTL 2004, 111, 1758)
 29. **“Heitvee veekogusse või pinnasesse juhtimise kord”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 269, 31.07.2001 (RT I 2001, 69, 424) ja muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 327, 19.12.2003 (RT I 2003, 83, 565), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 46, 16.02.2006 (RT I 2006, 10, 67), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 12, 15.01.2009 (RT I 2009, 7, 47)
 30. **„Hoiualade kaitse alla võtmine Ida-Viru maakonnas”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 93, 05.05.2005 (RT I 2005, 25, 195) ja muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 13, 19.01.2009 (RT I 2009, 7, 48)
 31. **“Ida-Viru maakonna kaitsealuste parkide piirid”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 152, 29.06.2006 (RT I 2006, 33, 252) ning muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 13, 19.01.2009 (RT I 2009, 7, 48)
 32. **“Kaitsealuste parkide, arboreetumite ja puistute kaitse-eeskiri”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 64, 03.03.2006 (RT I 2006, 12, 89) ning muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 13, 19.01.2009 (RT I 2009, 7, 48)
 33. **„Kaitstavate looduse üksikobjektide kaitse-eeskiri”**. Keskkonnaministri määrus nr 27, 02.04.2003 (RTL 2003, 46, 678)
 34. **“Liikurmasinale paigaldatavast mootorist välisõhku eralduvate saasteainete heitkoguste piirväärtused¹”**. Keskkonnaministri määrus nr 55, 04.07.2005 (RTL 2005, 81, 1170)
 35. **“Liinirajatise kaitsevööndis tegutsemise tingimused ja kord”**. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 99, 11.12.2006 (RTL 2006, 89, 1657)

36. **“Lõheliste ja karpkalalaste elupaikadena kaitstavate veekogude nimekiri ning nende veekogude vee kvaliteedi- ja seirenõuded ning lõheliste ja karpkalalaste riikliku keskkonnaseire jaamad”**. Keskkonnaministri määrus nr 58, 09.10.2002 (RTL 2002, 118,1714)
37. **“Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu”**. Keskkonnaministri määrus nr 73, 15.06.2004 (RTL 2004, 87, 1362) ja muudetud keskkonnaministri määrusega nr 31, 21.04.2005 (RTL 2005, 47, 652)
38. **“Mootorsõiduki heitgaasis sisalduvate saasteainete heitkoguste, suitsususe ja mürataseme piirväärtused”**. Keskkonnaministri määrus nr 122, 22.09.2004 (RT L 2004, 128, 1986)
39. **“Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid”**. Sotsiaalministri määrus nr 42, 04.03.2002 (RTL 2002, 38, 511)
40. **“Nõuded liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimaluste tagamiseks üldkasutatavates ehitistes”**. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 14, 28.11.2002 (RTL 2002, 145, 2120)
41. **“Panga maastikukaitseala, Türisalu maastikukaitseala ja Narva jõe kanjoni maastikukaitseala kaitse-eeskirjade ja välispiiri kirjelduste kinnitamine”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 155, 13.05.1999 (RT I 1999, 46, 530) ning muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 110, 04.04.2000 (RT I 2000, 30, 176), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 159, 07.07.2005 (RT I 2005, 41, 319), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 13, 19.01.2009 (RT I 2009, 7, 48)
42. **“Piirirežiimi eeskirja kinnitamine”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 176, 17.09.1997 (RT I 1997, 69, 1126) ning muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 95, 05.05.1998 (RT I 1998, 41/42, 629), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 292, 10.09.2002 (RT I 2002, 77, 460), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 194, 19.05.2004 (RT I 2004, 44, 312), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 324, 01.11.2004 (RT I 204, 77, 529), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 66, 13.03.2008 (RT I 2008, 14, 102), Vabariigi Valitsuse määrusega nr 127, 07.08.2008 (RT I 2008, 37, 224)
43. **“Raudtee tehnikasutuseeskirja kinnitamine”**. Teede- ja sideministri määrus nr 39, 09.07.1999 (RTL 1999, 127, 1773) ning muudetud teede- ja sideministri määrusega nr 22, 13.04.2000 (RTL 2000, 54, 836), teede- ja sideministri määrusega nr 103,14.11.2001 (RTL 2001, 129, 1870), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 240, 11.11.2003 (RTL 2003, 117, 1872), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 246, 19.11.2003 (RTL 2003, 118, 1899), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 15, 13.02.2006 (RTL 2006, 16, 287), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 20, 04.03.2008 (RTL 2008, 21, 312), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 70, 13.08.2008 (RTL 2008, 70, 995)
44. **“Riigimaanteede nimekiri ja riigimaanteede liigid”**. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 26, 25.02.2005 (RTL 2005, 28, 390) ja muudetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 138, 16.11.2005 (RTL 2005, 114, 1759), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 50, 02.06.2006 (RTL 2006, 47, 847), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 4, 16.01.2007 (RTL 2007, 8, 128), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 3, 11.01.2008 (RTL 2008, 7, 76), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 73, 19.08.2008 (RTL 2008, 72, 1011), majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 108, 17.12.2008 (RTL 2008, 100, 1429)
45. **“Riiklike keskkonnaseirejaamade ja –alade määramine”**. Keskkonnaministri määrus nr 50, 30.07.2002 (RTL 2002, 91, 1413) ja muudetud keskkonnaministri määrusega nr 70, 21.08.2003 (RTL 2003, 96, 1439), keskkonnaministri määrusega nr 19, 15.05.2008 (RTL 2008, 42, 583)
46. **“Suurte üleujutusalaadega siseveekogude nimistu ja nendel siseveekogudel kõrgveepiiri määramise kord”**. Keskkonnaministri määrus nr 58, 28.05.2004 (RTL 2004, 72, 1192)
47. **“Surveseadme kaitsevööndi ulatus”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 213, 02.07.2002 (RT I 2002, 58, 368) ja muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 156, 20.05.2003 (RT I 2003, 44, 304)
48. **“Tee ja tee kaitsevööndi kasutamise ja kaitsmise nõuded”**. Teede- ja sideministri määrus nr 59, 28.09.1999 (RTL 1999, 155, 2173) ja muudetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 223, 05.09.2003 (RTL 2003, 100, 1511)
49. **“Tee projekteerimise normid ja nõuded”**. Teede- ja sideministri määrus nr 55, 28.09.1999 (RTL 2000, 23, 303) ja muudetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 132, 13.05.2004 (RTL 2004, 65, 1088)
50. **“Teeprojekti suhtes esitatavad nõuded”**. Teede- ja sideministri määrus nr 54, 28.09.1999 (RTL 1999, 153, 2156)
51. **„Transiittranspordi liiklemise kord Narva linnas“**. Narva Linnavolikogu määrus nr 48/41, 21.10.2004.

52. **“Veehaarde sanitaarkaitseala moodustamise ja projekteerimise korra kehtestamine”**. Vastu võetud keskkonnaministri määrusega nr 61, 16.12.1996 (RTL 1997, 3, 8) ja muudetud keskkonnaministri määrusega nr 84, 05.07.2004 (RTL 2004, 96, 1500), keskkonnaministri määrusega nr 8, 21.01.2009 (RTL 2009, 01.02.2009)
53. **“Vesikondade ja alamvesikondade nimetamine”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr 210, 03.06.2004 (RT I 2004, 48, 339) ja muudetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 36, 31.01.2008 (RT I 2008, 7, 55) ja Vabariigi Valitsuse määrusega nr 12, 15.01.2009 (RT I 2009, 7, 47)
54. **„Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“**. Sotsiaalministri määrus nr 78, 17.05.2002 (RTL 2002, 62, 391).
55. **“Välisõhu saastatuse taseme piir-, sihtväärtused ja saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase”**. Keskkonnaministri määrus nr 115, 07.09.2004 (RTL 2004, 122, 1894) ja muudetud keskkonnaministri määrusega nr 27, 12.04.2006 (RTL 2006, 33, 592)
56. **“Välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava sisule esitatavad miinimumnõuded”**. Sotsiaalministri määrus nr 87, 29.06.2005 (RTL 2005, 78, 1092)
57. **“I ja II kaitsekategooriana kaitse alla võetavate liikide loetelu”**. Vabariigi Valitsuse määrus nr. 195, 20.05.2004 (RT I 2004, 44, 313)
58. **“III kaitsekategooria liikide kaitse alla võtmine”**. Keskkonnaministri määrus nr 51, 19.05.2004 (RT I 2004, 69, 1134)
59. **Euroopa Nõukogu Direktiiv 92/43/EMÜ, looduslike elupaikade ning loodusliku taimestiku ja loomastiku kaitse kohta**. 21.05.2002 (Loodusdirektiiv).

12.2 KASUTATUD MATERJALID

1. **“EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem – Keskkonnaregister): KeM Info- ja Tehnokeskus”**. Info seisuga 26.08.2008 (andmed Narva linna haldusterritooriumi kohta) ja 05.03.2008 (andmed Vaivara valla kohta).
2. **Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituut, www.emhi.ee.**
3. **Eesti Punane Raamat internetis. www.zbi.ee/punane.**
4. **Eesti põhjavee kaitstuse kaart (1: 400 000)**. Eesti Geoloogiakeskus, 2001.
5. **Eesti taimkatte kasvukohatüüpide klassifikatsioon**. J. Paal, 1997; 2002.
6. **“Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015”**. Maanteeamet, 2003.
7. **“Eesti ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010”**. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2007
8. **“Ida-Virumaa arengustrateegia 2005-2013”**. Kinnitatud Regionaalministri käskkirjaga nr 147, 14.10.2005. Ida-Virumaa arengustrateegia 2005-2013 tegevuskava 2008+ ja sellega seotud dokumendid on kinnitatud Ida-Viru Maavanema korraldusega nr 262, 12.09.2008.
9. **Ida-Viru maakonnaplaneering**. Ida-Viru Maavalitsus, 1999. Kehtestatud Ida-Viru Maavanema korraldusega nr 282, 21.01.1999
10. **Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“**. Ida-Viru Maavalitsus. Kehtestatud Ida-Viru Maavanema korraldusega nr 130, 11.07.2003
11. **Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering “E20/T1 Tallinn - Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi - Narva lõigus ja Vodava - Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine”**, eelnõu
12. **Keskond, energia, transport**. Transpordialased koolitusmaterjalid. EÜ poolt rahastatud linnatranspordi uuringute tulemused, 2003
13. **Liiklusest tekkiva vibratsiooni mõõtmine Tartu linnas**. A. Käär, 2005
14. **Liikluse müra**. M. Ründva, E. Arumägi. Keskkonnatehnika, 3, 2004
15. **Linnahaljastus**. Avalike alade kujundamise ja ehitamise käsiraamat. Kadi Tuul. Tallinn 2006
16. **Mis on keskkonnamüra ja kuidas seda ohjata?**
http://www.envir.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=1092054/Mura-netti_1_2.pdf
17. **“Narva avaliku korra eeskiri”**. Narva Linnavolikogu määrus nr 18, 06.03.2008
18. **Narva jäätmekava aastateks 2009-2013**. Kehtestatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 22, 26.02.2009
19. **“Narva jõesadamate arengukava 2009-2018”** (eelnõu), Aavo ja Riina Raig Projekt OÜ.
20. **“Narva jäätmehoolduseeskiri”**. Kehtestatud Narva Linnavolikogu määrusega nr 9, 14.02.2008 ning muudetud Narva Linnavolikogu määrusega nr 1, 29.01.2009

21. **“Narva linna liiklusohutusprogramm 2009-2013”**. Kinnitatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 397, 18.12.2008
22. **Narva linna arengukava 2008-2012**. Kehtestatud Narva Linnavolikogu määrusega nr 36, 26.09.2007, muudetud Linavolikogu määrusega nr 43, 18.12.2007, Narva Linnavolikogu määrusega nr 28, 15.05.2008 ja Narva Linnavolikogu määrusega nr 38, 25.09.2008
23. **Narva linna arengustrateegia 2020**. Kinnitatud Narva Linnavolikogu määrusega nr 31, 16.08.2007
24. **Narva linna haljastuse arengukava 2009-2014. Narva Linnavara- ja Majandusamet. Koostaja: Akos Arhitektuuribüroo OÜ, töö nr 08-422**. Kinnitatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 395, 18.12.2008
25. **Narva linna teede ja tänavate arengukava. Liiklusproгноos. I osa**. Inseneribüroo Stratum OÜ, 2006
26. **Narva linna teede ja tänavate arengukava. Liiklusproгноos. II osa**. Inseneribüroo Stratum OÜ, 2007
27. **Narva linna teede ja tänavate teekatete seisukord 2007.a**. Uuring. Teede Tehnokeskus, 2007.
28. **Narva linna teede ja tänavate uuring. Lõpparuanne. I osa – Liiklusloendus**. Miracon Grupp OÜ, 2006
29. **“Narva linna tänavanimede uute vormide kinnitamine”**. Narva Linnavalitsuse korraldus nr 296-k, 18.03.2009
30. **Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programm aastaks 2004-2014 (eelnõu)**. Provia Projektbüroo OÜ, 2003
31. **Narva linna ühistranspordiuuring 2004. a**. Inseneribüroo Stratum OÜ, 2004
32. **Narva linna ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni arendamise kava 2008-2020**. Kinnitatud Narva Linnavolikogu otsusega nr 225, 16.06.2008
33. **Narva linna üldplaneering 2000-2012**. Kehtestatud Narva Linnavolikogu määrusega nr 92/49, 28.11.2001
34. **Narva linnas korraldatud jäätmeveo rakendamise kord**. Kehtestatud Narva Linnavolikogu määrusega nr 24, 27.03.2008
35. **“Narva olemasolevate avalikult kasutatavate kvartalisiseste teede nimekirja täiendamine (+26 Juuli tn 7, 25, 27, 29; Möisa tn 12) ja terviknimekirja kinnitamine”**. Narva Linnavolikogu otsus nr 3/26, 15.01.2004
36. **“Narva olemasolevate avalikult kasutatavate kvartalisiseste teede nimekirja täiendamine (+26 Juuli tn 7, 25, 27, 29; Möisa tn 12) ja terviknimekirja kinnitamine” muutmine**. Narva Linnavolikogu otsus nr 37/30, 25.03.2004
37. **Narva veehoidla keemilise ja ökoloogilise seisundi esialgne hinnang ja kalastiku iseloomustus**. Külli Kangur ja Andu Kangur. EPMÜ Zooloogia ja Botaanika Instituut, 2002
38. **Rahvusvahelise tähtsusega looma- ja taimeliigid**. K. Vilbaste, A. Marvet, 2004. Tallinn.
39. **Riikliku keskkonnaseire alamprogramm: Välisõhu seire 2007, aruanne**, Eesti Keskkonnauuringute Keskus OÜ, Tallinn, 2008
40. **Tegevuskava nahkhiirte kaitse korraldamiseks aastaks 2005-2009**. Keskkonnaministri käskkiri nr 1082, 12.11.2004. Koostajad: M. Masing, V. Keppart, L. Lutsar. Keskkonnaministeerium, 2004.
41. **The Influence of Road Infrastructure and Traffic on Soil, Water, and Air Quality**. Environmental Management, 31, 1, 2003. H. D. van Bohemen, W. H. Janssen van de Laak.
42. **Transpordi arengukava 2006-2013**. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Riigikogu otsus, 24.01.2007 (RT I 2007, 11, 54), muudetud Riigikogu otsusega 12.03.2008 (RT I 2008, 14, 95).
43. **Viru alamvesikonna veemajanduskava**. Keskkonnaministeerium. Kinnitatud keskkonnaministri käskkirjaga nr 1388, 21.12.2006.
44. **Välisõhu kvaliteedi mõju inimeste tervisele Tallinna linnas**. H. Orru, 2007
45. **Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri ja Linnaplaneerimise Ameti koduleht www.narvaplan.ee**
46. **Maanteeamet. www.mnt.ee**. Liiklusõnnetuste statistika 2003-2007
47. **Pimeaed**. (http://www.narvamuseum.ee/?next=vanalinn&menu=menu_ajalugu).
48. **Veokijärjekorrad on järsult pikenenud**, artikkel ajalehes “Ärileht” 30.05.2007, <http://www.epl.ee/artikkel/387775>

LISAD

**LISA 1. SEISUKOHAD NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015
KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMISE KOHTA**



MAJANDUSARENGU OSAKOND

Arkadi Nikolajev
Narva Linnavalitsus
Peetri plats 5
20308 NARVA

Teie 25.09.2007 nr 1.6/3333

Meie 09.10.2007 nr 18:-4/8803

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015
keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine

Austatud härra Nikolajev

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium tänab Narva Linnavalitsust võimaluse eest esitada oma seisukoht Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise osas. Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 33 lg 1 korraldatakse keskkonnamõju hindamine strateegilise planeerimisdokumendi koostamise käigus juhul, kui see dokument koostatakse (muu hulgas) transpordi valdkonnas ja selle alusel kavandatakse tegevused on eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil puudub piisav informatsioon kavandatavate tegevuste kohta ning pädevus hindamiseks kohaliku omavalitsuse transpordi arengukava elluviimise keskkonnamõju olulisust. Sellest tulenevalt palume antud küsimuses lähtuda Keskkonnaministeeriumi kui keskkonnaohutuse ja keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessi toimivuse eest vastutava ministeeriumi arvamusest.

Lugupidamisega

Toomas Haidak
Transpordi arengu talituse juhataja

H. A. Sõgana
11.10.07

Ronnie Kongo 6 256 374
Ronnie.Kongo@mkm.ee

Narva Linnavalitsuse Linnavara - ja majandusamet
10.10.2007
Nr 3333-2



MUINSUSKAITSEAMET

Narva Linnavalitsus
Peetri plats 3
20308 NARVA

Meie: 20.09.2007 nr 2190
Teie: 17.08.2007 nr 1.6/2822

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisest

Keskkonnamõtjude strateegilise hindamisel tuleb lähtuda riikliku kaitse all olevatest mälestistest ja nende kaitsevöönditest. Mälestiste nimekiri on nähtaval Kultuurimälestiste riiklikus registris, millel on olemas riskasutus ka Maa-Ameti põhikaardiga (vt www.register.muinas.ee).

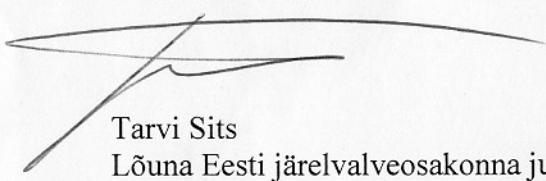
Kinnismälestiste kaitsevöönd on vastavalt muinsuskaitseaduse §25 50 m mälestise väliskontuurist juhul kui ei ole määratud teisiti. Juhul kui planeeritaval alal on maa-alalisi arheoloogiamälestisi palume täpsustada nende piirid maakonna vaneminspektoriga. Samuti saab maakonnainspektorilt teavet kaitsealuste parkide piiride kohta.

Muinsuskaitseamet juhib tähelepanu järgmistele analüüsimist vajavatele teemadele ja vajadusele hinnata planeeringu elluviimisega kaasneda võivaid mõjusid:

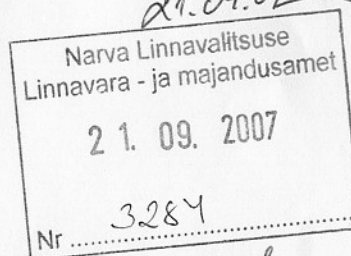
- erinevate ajaperioodide kultuurpärandi kihistused ja nende väärtus
- võimalikud arheoloogiliselt väärtuslikud alad
- olemasolevad ja potentsiaalsed miljööväärtuslikud alad.
- Väärtuskriteeriumiteks võivad olla nii tüüpilisus kui ebatüüpilisus.
- ajalooliselt väärtuslikud objektid (sh hooned, monumendid, sillad, teed, tähised jne) ja nende säilimiseks vajalike tingimuste seadmine
- maastikupilt sh vaated kultuurilooliselt olulistele objektidele, vaatekoridoride määratlemine
- väärtuslike maastike piiride täpsustamine.

Oluline on hinnata ka kultuurikeskkonna säilitamist tagavate tingimuste seadmise piisavust ja vajadusel teha strateegilise keskkonnamõju hindamise käigus täiendavaid ettepanekuid.

Lugupidamisega


Tarvi Sits
Lõuna Eesti järelevalveosakonna juhataja

Tõnis Taavet 337 0609



P. Virve Kask
21.09.07



Lp Arkadi Nikolajev
Narva Linnavalitsuse
Linnavara- ja majandusamet
Peetri plats 3
20308 NARVA

Teie 15.08.2007 nr 1.6/2823

Meie 03.09.2007 nr 13.3-6/3028

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine

Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 33 lõike 1 punktile 1 on transpordi valdkonna strateegilisele planeerimisdokumendile keskkonnamõju strateegiline hindamine (edaspidi KSH) kohustuslik. Sellest lähtuvalt soovime järgmise sammuna koostada KSH programmi eelnõu, millele on kehtestatud nõuded keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 36 lõikes 2. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt peab KSH programmi koostamisel programmi sisu osas seisukohta küsima olenevalt strateegilise planeerimisdokumendi iseloomust vähemalt Sotsiaalministeeriumilt, Kultuuriministeeriumilt, Keskkonnaministeeriumilt, keskkonnateenistusest või kohaliku omavalitsuse organilt. Teeme ettepaneku antud valdkonna KSH eelnõu kohta küsida arvamust ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt, mille üheks vastutusvaldkonnaks on transport. KSH programmi koostamisel palume tähelepanu pöörata kavandatud tegevusega kaasneva mõju hindamisele (müra, õhusaaste, vibratsioon, turvalisus jne) sh inimeste tervisele ja heaolule. Soovime KSH programmi eelnõu kohta arvamust küsida ka kohalikult Tervisekaitsetalitselt.

Lugupidamisega

M

Ivi Normet
Terviseala asekanstler

Pr. *Vikve Kask*
13.09.07
Kask

P. A. Koroljak
10.09.07

Narva Linnavalitsuse Linnavara - ja majandusamet	
10.09.2007	
Nr	3128

Ööle Janson 626 9149
oole.janson@sm.ee

Tutvunud 03.09.2007.a

Ulla

KESKKONNAMINISTEERIUM
Ida-Virumaa Keskkonnateenistus



Mr. A. Selezanov
Pogre 31.08.07

A. Kõrre
Ulla 31.08.07

Hr Arkadi Nikolajev
Narva Linnavalitsuse
Linnavara – ja Majandusamet
Peetri plats 3
20308 NARVA

Teie 15.08.2007.a nr 1.6/2824

Meie 29.08.2007.a nr 32-12-1140728-2

Nirve Kask
Ulla 03.09.07

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine.

Narva Linnavalitsuse Linnavara - ja majandusamet
31.08.2007
Nr 3018

Lugupeetud härra Nikolajev

Vastuseks Teie 15.08.2007.a kirjale nr 1.6./2824 teavitame, et Ida-Virumaa Keskkonnateenistus peab vajalikuks Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamist Narva linna hea ökoloogilise seisundi ja inimeste soodsa elukeskkonna tagamiseks.

Lähtudes linna keskkonna kvaliteedi parandamise seisukohalt KSH läbiviimise käigus tuleb ette näha sujuv ja hajutatud liiklus, mis vähendaks õhu, pinnase ja vee saastamist ja alandaks müra ja vibratsiooni taset.

Keskkonnateenistus pöörab ka tähelepanu, et KSH läbiviimise käigus tuleb läbi vaadata võimalus linna haljastuse, sh ajalooliselt väljakujunenud alleede säilitamine.

Allpool edastame ettepanekud Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 KSH programmi koostamiseks:

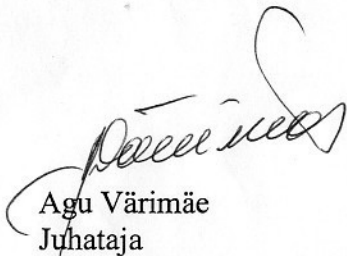
1. Arengukava KSH programmi koostamisel on vaja võtta arvesse järgmised seadused ja määrused:

- Välisõhu kaitse seadus (RTI 2004,43,298), § 53 ja § 55;
- Liiklusseadus (RTI 2001,3,6; 2002,92,531;105,613; 110,654 ja 655; 2003,26,156;78,522;2004,30,208;46,329);
- Keskkonnaministri 22.septembri 2004.a määrus nr 121(RTL 2004,128,1985);
- Keskkonnaministri 22.septembri 2004.a määrus nr 122 (RTL 2004,128,1986);
- Vabariigi Valitsuse 28. veebruari 2006.a määrus nr 55 (RTI 2006,12,82);
- Sotsiaalministri 4. märtsi 2002.a määrus nr 42 *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning õhiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid.*

2. Transpordisüsteemi hetkeolukorra kaardistamisel ja hindamisel on vaja võtta arvesse välisõhu saastatuse iseloom ja eelnenud viie aasta jooksul saadud välisõhu kvaliteedi hindamise tulemused (pidevate mõõtmiste tulemused; pisteliste mõõtmiste tulemused; modelleerimistulemused ja saasteallikate mõjupiirkonnas saasteainete hajumisarvutusest saadud tulemused).
3. Parkimise korraldamine Pimeaia pargi ja Narva jõe kanjoni maastikukaitseala külastamiseks.
Töös arvestada kaasnevat mõju Natura 2000 Narva jõe alamjooksu hoiualale ja Narva linna territooriumil asuva Narva väärtusliku maastiku (registri nr 17 väärtustamise (Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering " Asustust ja maaksutust suunavad keskkonnatingimused") olemasoluga.
4. KSH läbiviimisel arvestada mõju nii olme- kui tööstusjäätmete vedamisel.
5. KSH läbiviimise käigus lahendada kergetranspordi liikluskorraldus.

Omapoolsed täiendused Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi sisu osas esitab Ida-Virumaa Keskkonnateenistus kui keskkonda kaitsev struktuur ja keskkonnamõju strateegilise hindamise järelevalve teostaja KSH programmi avalikul arutelul.

Lugupidamisega



Agu Värimäe
Juhataja

Tiiu Sizova 35 72615
Irina Sõtsova 35 72614

**LISA 2. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KOOSTAMISE ALGATAMINE
JA LÄHTEÜLESANDE KEHTESTAMINE**

OTSUS

Narva

29.11.2007 nr 430

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 koostamise algatamine ja lähteülesande kehtestamine

1. Asjaolud ja menetlemise käik

Selleks, et täita Narva linna arengukavas 2008-2010 ja Narva linna arengustrateegias 2020 seatud eesmärged, tuleb linnal esitada transpordi arengule keskkonna- ja inimsõbralikkusest lähtuvad nõuded ning realiseerida ühiskonnale vajalikud transpordiprojektid optimaalses mahus, tekitades seejuures keskkonnale võimalikult vähe kahju ning korraldades veoprotsessi võimalikult turvaliselt. Seoses ülalmainituga, on tekkinud vajadus linna transpordi arengukava järele, mis sisaldab põhjaliku olemasoleva transpordi ja teede olukorra analüüsi ning olemasolevate transpordiga (sh kergliiklusega) seotud probleemide lahendamiseks või vähemalt leevendamiseks tegevus – ja investeringute kava. Arengukava koostamise aluseks on otsus selle algatamiseks ja kinnitatud lähteülesanne.

2. Õiguslikud järeldused

Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 22 lõike 1 punkti 7 kohaselt, volikogu ainupädevusse kuulub linna arengukava vastuvõtmine.

KOKS § 37 lõike 1 kohaselt linnal peab olema arengukava. Arengukava KOKS tähenduses on omavalitsusüksuse pika- ja lühiajalise arengu eesmärged määratlev ja nende elluviimise võimalusi kavandav dokument, mis tasakaalustatult arvestab majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalisi suundumusi ja vajadusi ning on aluseks erinevate eluvaldkondade arengu integreerimisele ja koordineerimisele.

KOKS § 37 lõike 2 kohaselt kõik seaduse alusel kohalikele omavalitsusele kohustuslikud valdkonnapõhised arengukavad, linna arengukava ning üldplaneering peavad olema omavahel seotud ning ei tohi olla vastuolus.

KOKS § 37 lõike 5 kohaselt omavalitsusüksus korraldab avalike arutelude kaudu kõigi huvitatud isikute kaasamise arengukava koostamise protsessi ning tagab kehtestatud arengukava järgimise. Teade arengukava ja selle muutmise eelnõu avalikustamise kohta avaldatakse maakonnalehes ja linnavalitsuse veebilehel. Avaliku väljapaneku kestus ei või olla lühem kui kolm nädalat.

Narva Linnavalikogu 28. septembri 2006 määruse nr 42 “Narva linna arengudokumentide menetlemise korra” § 17 lõike 1 ja § 24 kohaselt linna valdkonnapõhise arengukava koostamise algatamise ja lähteülesande kehtestamise kohta otsustab Linnavalikogu. Üldnimetatud määruse §17 lõike 2 kohaselt, Narva valdkonnapõhise arengukava koostamise eest vastutab vastava valdkonnaga tegelev ametiasutus.

3. Otsus

3.1 Algatada Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 koostamine ja kehtestada lähteülesanne vastavalt lisale.

3.2 Narva Linnavalitsuse korraldada Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 koostamine lähtudes käesoleva otsusega kehtestatud lähteülesandest.

3.3 Narva Linnavalitsusele korraldada Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 avalike arutelude kaudu kõigi huvitatud isikute kaasamise arengukava koostamise protsessi.

3.4 Teha käesolev otsus teatavaks Narva Linnavalitsusele.

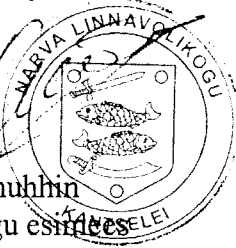
4. Otsuse vaidlustamine

Otsust on võimalik vaidlustada Tartu Halduskohtu Jõhvi kohtumajas 30 päeva jooksul arvates otsuse teatavakstegemisest.

5. Rakendussätted

Käesolev otsus jõustub seaduses ettenähtud korras

Mihhail Stalnuhhin
Linnavolikogu esimees



Narva linna transpordi arengukava 2008-2015

LÄHTEÜLESANNE

1. Taustinformatsioon

Alates Eesti taasiseseisvumisest on Narva linna areng olnud kiire. Eriti kiireks on linna areng muutunud pärast Eesti liitumist Euroopa Liiduga 01.05.2004. ning Sillamäe sadama avamist 2006.aasta mais.

Narva linna teede ja tänavatevõrk pole, aga arenenud samas tempos linna kui EL ja Eesti idapoolse piirilinna üldise arenguga. Selle tulemusena on linnaliikluses esinenud mitmeid probleeme:

- tänavakatte planeeritust kiirem lagunemine seoses suurenenud liiklusvahendite arvuga ja mittepiisava tee- ja tänavakatte kapitaalremondiga,
- transpordivahendite (eriti suurtransport) suhteliselt ebaloogiline liiklusteekond Eesti – Vene piiriületusalale, liiklus takistub ummikutesse, mõjudes seejuures halvasti ümbritsevate alade keskkonnale ja inimeste elukvaliteedile
- pikad suurtranspordi ootejärjekorrad seoses Eesti ja Venemaa piiriületusega
- ühistranspordi probleemid seoses autode arvu suurenemisega ning elurajoonide arenguga,
- parkimisprobleemid seoses autode arvu suurenemisega, uute äri – ja turismiobjektide arenguga, turistide arvu suurenemisega
- kvartalisestest teede (sõiduteed ja jalakäijate teed) maakasutuse piiride väljaselgitamine ning maaüksuste ümbervormistamine munitsipaalomandisse ja/või vastavate servituutide seadmine
- jalgratta liiklusteede- ja koridorite puudumine
- vajadus reorganiseerida liiklusskeemid, sõlmed, viaduktid
- valgusfooride süsteem on vananenud
- puudulik tänavavalgustus ja transpordi mürina probleemid
- muud probleemid.

22.07.2006. allkirjastasid EV Majandus- ja Kommunikatsiooniminister Edgar Savisaar ja Vene Föderatsiooni transpordiminister Igor Levitin kavatsuste protokollis Narva jõe uue silla ehitamise kohta.

Olukorra parandamiseks on läbi viidud Narva linna liiklusalase hetkeolukorra kaardistamine OÜ Stratum poolt, kus selgitati välja olemasolev liikluskoormus, peamised Narva linna ja selle lähipiirkonna elanike asustuse ning põhiliste liikumiste sihtkohad (töökohad, koolid, kaubanduskeskused jne.), liiklusõnnetuste põhjused ja -kontsentratsioonikohad ning kirjeldati olemasolevat ühistranspordivõrku. Samuti OÜ Stratum poolt koostatud hetkeolukorral põhinev Narva linna liiklusmudel. Peale seda on läbi viidud järgmised uuringud:

- AS Teede Tehnokeskus poolt „Narva linna teede ja tänavate teekatete seisukord 2007.a.”
- OÜ Miracon Grupp poolt „Narva linna suveperioodi liiklusloenduse uuring 2007.a.”.

Samuti esineb Narva linnas probleeme järgnevate transpordiliikidega:

- kaardistamata on raudtee-ühendused linna territooriumil
- hindamata on olemasoleva raudtee-ühenduse potentsiaal võttes arvesse loodava Narva Tööstuspargi vajadusi
- hindamata on lennujaama vajadus ning rajamise võimalikkus Narva linnas või selle lähiümbruses
- hindamata veetranspordi arendamise võimalikkus Narva jõel ning Narva veehoidlal.

Narva linn plaanib 2008. aastal uuendada Narva Jõesadama Arengukava (Narva Linnavolikogu määrus 19.05.1999 / nr. 99/47). Koostamisel on Narva Jõesadama teostatavus-tasuvusanalüüs (TTA) ja ehitusprojekt (algus detsember 2007). Interregi IIIA programmi rahastatava projekti „Narva River Water Routes” raames koostatakse navigatsiooni projekti Narva ja Narva-Jõesuu vahel, töötatakse välja turistimarsruudid ning koostatakse turundusplaan (algus detsember 2007).

Olemas on järgnev Narva jõesadama Sadama infrastruktuur:

- reisijate kai aadressil Jõe 1
- ujukai 4 kohta
- planeeritakse uue 6-kohalise ujukai paigaldamist.

Kulgu sadama infrastruktuur hõlmab 1 kaid pikkusega 140 m. Hindamata on sadama juurdepääsukanalid.

2. Eesmärgid

Riikliku transpordi arengukava 2006-2013 kohaselt on transpordisüsteemi esmane ülesanne tagada kõikidele inimestele ja ettevõtetele juurdepääs nende igapäevategevuseks vajalikele objektidele. Seega on efektiivne transpordisüsteem majandus- ja sotsiaalarengu üheks oluliseks eeltingimuseks. Efektiivne transpordisüsteem tähendab korrasolevaid ja rahvusvahelistele normidele vastavaid teid, ummikuteta ja ohutut liikluskorraldust, kiireid ja efektiivseid transpordivahendeid, tarbijasõbralikku ühistranspordikorraldust, turvalist liikluskeskkonda kergliiklusele, kaasaegsete logistikateenuste rakendamist, minimaalseid tolliformaalsuseid, koostalitlust välisriikidega, efektiivset ja õiglast seadusandlust ning maksupoliitikat, info kiiret liikumist ja paljut muud.

Sellest lähtuvalt on ka Narva linna transpordiarengukava 2008-2015 (edaspidi Arengukava) eesmärk esmalt lähteülesande p.l. toodud probleemide lahendamine või vähemalt leevendamine.

Nende probleemide lahenduste või leevenduste väljatöötamisel tuleb enne kõike lähtuda säästva arengu, sh säästva transpordi eesmärkidest ja käsitleda auto-, vee-, raudtee-, ühistransporti ja kergliiklust ning nende omavahelist koostoimimist.

Transpordi ekstensiivse arenguga võib kaasneda elukvaliteedi langus. Seetõttu tuleb transpordi arengule esitada keskkonna- ja inimsõbralikkusest lähtuvad nõuded ning realiseerida ühiskonnale vajalikud transpordiprojektid optimaalses mahus, tekitades seejuures keskkonnale võimalikult vähe kahju ning korraldades veoprotsessi võimalikult turvaliselt. Nii saavutatakse aktsepteeritud arenguprotsessi eesmärk - säästva ja jätkusuutliku ühiskonna ülesehitamine.

Paralleelselt Narva linna transpordi arengukava koostamisega viiakse vastavat kvalifikatsiooni omava ettevõtte poolt läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) võttes arvesse järgmisi dokumente:

- Ida-Viru maakonnaplaneering
- erinevad teemaplaneeringud
- kehtivad või koostatavad arengukavad
- olulisemad detailplaneeringud ja projektid
- perspektiivsed detailplaneeringud ja projektid
- olemasolevate keskkonnauuringute aruanded.

KSH läbiviimise vajalikkust on rõhutanud:

- Ida-Viru Keskkonnateenistus – kiri 29.08.2007. nr 32-12-1/40727-2
- Sotsiaalministeerium – kiri 03.09.2007 nr 13.3-6/3028
- Muinsuskaitseamet – kiri 20.09.2007. nr 2190
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium – kiri 09.10.2007. nr 18-4/8803.

3. Arengukava käsitletav ajavahemik ja kehtivuse tähtaeg

Narva linna transpordi arengukavas käsitletav ajavahemik on kaheksa aastat (2008-2015). Narva linna transpordi arengukava koostatakse ajavahemikus 01.01.2008. kuni 30.09.2008. Arengukava kehtib tähtajani 31.12.2015.

4. Nõuded arengukava vastavusest olemasolevatele arengudokumentidele

Narva linna transpordi arengukava koostamine algatatakse Narva Linnavalikogu otsusega. Narva linna transpordi arengukava koostatakse lähtudes riiklikust Transpordi arengukavast 2006-2013, võttes arvesse Eesti rahvuslikus Liiklusohutusprogrammis aastatele 2003-2015, Ühistranspordi arenguprogrammis 2006-2010 püstitatud eesmärgid ning arengusuundumisi. Transpordi arengukava peab arvestama mitmete keskkonna-, regionaal- ja sotsiaalpoliitika-, energeetika- ja ettevõtlusalaste arengukavadega. Arengukava ei tohi olla vastuolus:

- Narva linna üldplaneeringuga,
- Narva linna arengukavaga 2008-2010,
- Narva linna arengustrateegiaga 2020,
- Ida-Virumaa arengustrateegiaga,
- erinevate valdkondade arengudokumentidega (sh haljastuse arengukava (koostamisel), Narva linna liiklusohutusprogramm (koostamisel),
- kehtivate ja teostamisel detailplaneeringutega Narva linnas, väljatöötavate teostatavus-tasuvus analüüsidega (sh tööstusala TTA),
- teostamisel heakorraprojektidega Narva linnas,
- 11. ja muude vastavate õigusaktidega.

5. Tööde teostamise korraldus

Arengukava koostaja (edaspidi Konsultant) leidmiseks kuulutab Narva Linnavalitsus, keda esindab Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusamet (edaspidi Tellija), hanke.

5.1 Juhtimisstruktuur

Arengukava koostamiseks moodustatakse projekti Juhtgrupp ja töörühm(ad). Konsultandi ülesannete täitmist kontrollib Tellija poolt nimetatud projektijuht ning Juhtgrupp.

Juhtgrupi kuuluvad:

- Narva Linnavalitsuse esindajad
- Projektijuht
- Konsultandi-poolne meeskonna juht
- keskkonnamõju strateegilise hindamist (KSH) juhtiv ekspert.

Töörühma(de)sse (moodustatakse iga transpordi liigile) kutsutakse osalema, lisaks Narva Linnavalitsuse esindajatele, Konsultandi poolsele meeskonnale, Ida-Virumaa Maavalitsuse, Narva linna naaberomavalitsuste, Maanteeameti, Veeteedeameti, transpordi ja logistika-ettevõtete (sh Eesti Raudtee), mittetulundusühenduste, Ida-viru Politseiprefektuuri, Maksu- ja Tolliameti, Keskkonnateenistuse, TÜ Narva Kolledži esindajad jne.

Koos omapoolse pakkumisega esitab Arengukava koostaja (edaspidi Konsultant) omapoolse meeskonna koosseisu, mis peab koosnema ekspertidest, kes on varem tegelema transpordiprojektidega. Meeskonna koosseisu peavad kuuluma spetsialistid vähemalt järgmiste alateemade osas:

- meeskonna juht (projektijuhtimiskogemus, kõrgem haridus majanduse ja/või transpordi- ja logistika valdkonnas);
- liikluskorralduse ja liiklusohutuse spetsialist;
- transpordiökonomist ja logistik;
- planeeringute spetsialist;
- ühistranspordi spetsialist;
- maanteede spetsialist;
- raudtee transpordi spetsialist;
- veetranspordi spetsialist;
- struktuurifondide transpordiprojektide ettevalmistamise ja läbiviimise kogemustega spetsialist;
- muud eksperdid Konsultandi ettepanekul.

Lubatud on ekspertide kaasamine, kellel on kogemused ja haridus mitmel eelnimetatud valdkonnal.

5.2 Nõuded Konsultandile:

Konsultant peab olema registreeritud Majandustegevuse registris (MTR), peab olema maksejõuline ja tema suhtes ei tohi olla algatatud likvideerimismenetlust ega tehtud pankrotiotsust. Konsultandil peab olema arengukavade koostamise kogemus. Arengukava koostavad kõik p.5.1 loetletud konsultandi poolt palgatavad eksperdid peavad vastama alljärgnevale kriteeriumitele:

- kõrgem erialane haridus vastavalt p. 5.1 nimetatud ekspertide erialadele ning vähemalt 3-aastane töökogemus vastavas valdkonnas;
- projektijuhtimiskogemus ja/või arengukavade koostamise kogemus;
- eesti keele kirjalik väljendusoskus kõrgtasemel;
- Microsoft Wordi, Exceli ja teiste tekstikujundusprogrammide hea tundmine.

5.3 Koosolekud ja aruandlus

Juhtgrupi koosolekuid korraldab, viib läbi ning protokollib Tellija (Projektijuht). Juhtgrupi koosolekud jagunevad järgmiselt:

- regulaarsed koosolekud, mis tegelevad projekti edenemise, koordineerimise, infovahetusega;
- programmi konkreetsete vaheetappide tulemustega seotud koosolekud;
- Juhtgrupi või Konsultandi soovil kokku kutsutud koosolekud, arutamaks või kinnitamaks teatud projekti aruandeid.

Igaks Juhtgrupi koosolekuks valmistab Konsultant ette ja esitab kirjalikult kõikidele Juhtgrupi liikmetele töörühma(de) töö tulemusi ja vastavat Arengukava koostamise etappi käsitlevad materjalid.

Töörühma koosolekuid viiakse läbi vastavalt vajadusele. Töörühma koosolekuid viib läbi ja juhhib Konsultant. Kõikide töörühmade koosolekute kohta peab Konsultant koostama protokollid, mille hiljem lisab ka Juhtgruppile esitatavale aruandele.

Iga etapi lõpuks esitab Konsultant Juhtgruppile aruande etapi tulemuste ja tekkinud probleemide kohta. Vajadusel lisatakse aruandele ettepanekud Arengukava ajagraafiku muutmiseks, järgmise etapi tööde ja tegevuste sisu täpsustamiseks või täiendamiseks.

Juhtgrupil on kümme (10) tööpäeva aruande läbivaatamiseks. Kümne tööpäeva jooksul edastab Juhtgrupp Konsultandile oma tähelepanekud ja märkused ning seisukohad aruande kohta. Juhul kui Juhtgrupp palub aruannet täiendada või muuta, siis esitab Konsultant aruande lõppversiooni 7 tööpäeva jooksul.

Konsultant peab pidevalt hoidma Juhtgruppi kursis Arengukava koostamisega. Pidev adekvaatne ülevaade tagatakse erinevate töö osade ja osatööde etappide akteerimisele eelneva teabevahetusega.

Tööde lõpetamine vormistatakse vastava üleandmise-vastuvõtmise aktiga.

5.4 Töö esitamine

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 tuleb Tellijale esitada kahes (2) eksemplaris paber kandjal (sh alusdokumendid, uuringute materjalid ja protokollid) ja elektrooniliselt doc. või pdf formaadis CD-l.

Töö kestvuseks on planeeritud kuni 9 kuud lepingu sõlmimise kuupäevast.

6. Arengukava koostamise etapid ja tähtajad (s.h. avalikustamine ja kooskõlastamine)

- | | |
|--|---------------------------------|
| 6.1. Narva linnavolikogu otsus Narva transpordi arengukava koostamise algatamiseks. Algamise otsus avalikustatakse Narva linna kodulehel. Hanke väljakuulutamise arengukava koostaja leidmiseks. Tellija on Narva Linnavalitsus, keda esindab Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusamet. | November -
detsember
2007 |
| 6.2. Sissejuhatav etapp – Konsultant valmistab ette, Tellija kooskõlastab: asjaosaliste tööülesannete ja rollide täpsustamine, arengukava detailse lähteülesande, selle metoodika ja ajagraafiku kooskõlastamine
6.2.1 Juhtgrupi liikmete nimetamine ja läbirääkimiste pidamine erinevate institutsioonide ja huvigruppide esindajatega ning nende nimetamine töörühma(de) koosseisu.
6.2.2 Asjaosaliste ootuste kaardistamine (intervjuud erinevate osapooltega Arengukava protsessi ja oodatavate tulemuste täpsustamiseks);
6.2.3 Arengukava detailse lähteülesande ja sisuülevaate ning ajakava (sh aruandlus) koostamine ning selle esitamine Juhtgruppile.
6.2.4 Arengukava detailse lähteülesande, sisuülevaate ja ajagraafiku ning aruandluse esitamise tähtaegade ja esitamisviiside kinnitamine Juhtgruppi poolt. Vormistatakse Tellija Konsultandi vahel sõlmitud lepingu lisana. | jaanuar 2008 |
| 6.3. <u>Hetkeolukorra analüüs, üldvisioon ja arengueesmärgid</u> – Narva linna transpordisüsteemi hetkeolukorra kaardistamine ja hindamine ning üldvisiooni ja arengueesmärkide sõnastamine. | Veebruar -
märts 2008 |

- 6.3.1 Ülevaade tegemine linnatransporti suunavatest dokumentidest, saadakse ülevaade transpordisüsteemi hetkeolukorrast (sh uuritakse Narva linna liiklusprognosi, Kulgu sadama juurdepääsukanalid, muud kaardistavad tegevused), võetakse arvesse eksperthinnanguid ja määratakse hindamistulemused. Koostatakse Narva linna transpordi olukorra hinnang.
- 6.3.2 Üldvisioon ja strateegilised eesmärgid – püstitatakse Narva transpordisüsteemi arengu üldvisioon ja laiemad (strateegilised) Narva linna ja tema lähipiirkonna transpordi arengueesmärgid ning strateegilised valikuvõimalused ja valikud.
- 6.3.3 Juhtgrupi I koosolek. Arutatakse üldvisiooni ja Narva linna ning lähipiirkonna arengueesmärke. Vajadusel täiendatakse või parandatakse üldvisiooni või üldisi arengueesmärke.
- 6.3.4 Sõnastatakse lõplikult üldvisioon ja arengueesmärgid
- 6.4. Valdkondlikud visioonid ja arengueesmärgid - Narva linna ja tema lähipiirkonna transpordi valdkondlike visioonide ja arengueesmärkide väljatöötamine. Märts – aprill 2008
- 6.4.1 Eeltööd tööruhma(de)s – lähtudes Narva linna transpordi üldvisioonist ja strateegilistest eesmärkidest koostatakse visioonid ja arengueesmärgid transpordiliigiti.
- 6.4.2 Juhtgrupi II koosolek. Arutatakse valdkondlike visioone ja eesmärke.
- 6.4.3 Sõnastatakse lõplikult valdkondlikud visioonid ja arengueesmärgid.
- 6.5. Tegevuskava (2008-2015) koostamine ja teostatavus-tasuvusanalüüsi läbiviimine Aprill -Juuli 2008
- 6.5.1 Eeltööd rühma(de)s – lähtudes Narva linna transpordisüsteemi üldistest ja valdkondlikest visioonidest ja arengueesmärkidest töötatakse välja nende saavutamiseks vajalikud ülesanded ja tegevused, nende elluviimise ajakava, elluviijad ja rahastamise alused ning hindamise kriteeriumid, arengukava eelarve, arengukava elluviimise seire.
- 6.5.2 Teostatavus- tasuvusanalüüsi läbiviimine. Teostatavus-tasuvuse analüüs hõlmab Narva linna ja tema lähipiirkonna transpordi arengueesmärkide realiseerimiseks väljatöötatud tegevuste tehnilist, majanduslikku ja sotsiaalset analüüsi. Teostatavus-tasuvusanalüüsi käigus selgitatakse välja ka parimad võimalikud tegevused Narva linna transpordisüsteemi arendamiseks.
- 6.5.3 Juhtgrupi III koosolek. Väljatöötatud ja parimate võimalike tegevuste tutvustus ning arutelu, vajadusel sõnastatakse täiendavad Narva linna transpordivaldkonna tegevused ning projektid.
- 6.5.4 Transpordi valdkonna tegevuskava aastateks 2008-2015 sõnastamine ja menetlemine ning kinnitamine Juhtgruppi poolt.
- 6.6. Arengukava sõnastamine ja arutelu. Juuli 2008
- 6.6.1 Juhtrühma poolt kinnitatud vaheetappide tulemuste ja keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemuste põhjal sõnastatakse arengukava esmane versioon, mis seejärel edastatakse tutvumiseks asjaosalistele.

6.6.2 Juhtgrupi IV koosolek. Arengukava ja KSH aruande esmase versiooni arutelu. Täiendus- ja paranduseettepanekute tegemine.

6.6.3 Täienduste ja paranduste tegemine Arengukavasse ning lõpliku versiooni koostamine. Arengukava esitatakse kinnitamiseks Narva Linnavalitsusele ja vastuvõtmiseks Narva Linnavolikogule.

- 6.7. Arengukava eelnõu avalikustamine linna veebilehel vähemalt kolme nädala vältel. Arengukava täiendamine ja täpsustamine arvestades avaliku arutelu tulemusi. August 2008
- 6.8. Arengukava kehtestamise eelnõu kooskõlastamine Narva Linna Arenduse ja Õkonoomika Ametiga, esitamine Narva Linnavalitsusele kinnitamiseks, edastamine Narva Linnavolikogule kehtestamiseks. September 2008
-

**LISA 3. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMINE NARVA LINNAVOLIKOGU POOLT**

OTSUS

Narva

15.05.2008 nr 154

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine

1. Asjaolud ja menetluse käik

Narva Linnavalikogu 29.11.2007 a. otsusega nr. 430 on algatatud Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 koostamine ja kehtestatud lähteülesanne. Transpordi arengukavas püstitatakse eesmärgid rahvusvahelise, siseriikliku, linna tagamaa- ja linnaliikluse (sh ühistranspordi) kohta, koostatakse tegevuskava eesmärkide saavutamiseks ja määratakse näitajad, mille alusel tulemust hinnata. Transpordi arengukava koostamise eesmärgiks on linna tagamaa- ja linnaliikluse arendamine ja tegevuskava koostamine transpordi arendamiseks linnas. Transpordi arengukava elluviimine mõjutab suurt hulka Narva elanikke ning sellega võib kaasneda pinnase, õhu ja vee saastatus, müra ja vibratsiooni tasemete muutus ning mõju Natura 2000 alale. Arengukava koostamise algataja on Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandus Amet, aadress on Peetri plats 3, 20308 Narva, tel. 35 99140, e-post: varamajandus@narva.ee. Arengukava koostamise korraldaja on Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandus Amet, aadress on Peetri plats 3, 20308 Narva, tel. 35 99140, e-post: varamajandus@narva.ee. Arengukava koostaja on Stratum OÜ, aadress on Juhkentali 34, 10132 Tallinn, tel. 6 659460, e-post: info@stratum.ee

Keskkonnamõju strateegilise hindamise eesmärgiks on tagada arengukava vastavus säästva arengu põhimõtetele, selgitada välja arengukava realiseerimisega kaasneda võivad keskkonnamõjud ning välja töötada planeeritavat tegevust leevendavad meetmed.

Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 33 lõike 1 punktile 1 on transpordi valdkonna strateegilisele planeerimisdokumendile keskkonnamõju strateegiline hindamine kohustuslik.

Antud juhul keskkonnamõju strateegilise hindamise vajalikkuse kohta on järgmised seisukohad:

Keskkonnaministeeriumi
(29.08.2007.a
kiri nr 32-12-1) seisukoht

Ida-Virumaa Keskkonnateenistus peab vajalikuks KSH algatamist Narva linna hea ökoloogilise seisundi ja inimeste soodsa elukeskkonna tagamiseks. Lähtudes linna keskkonna kvaliteedi parandamise seisukohalt KSH läbiviimise käigus tuleb ette näha sujuv ja hajutatud liiklus, mis vähendaks õhu, pinnase ja vee saastamist ja alandaks müra ja vibratsiooni taset. Keskkonnateenistus pöörab ka tähelepanu, et KSH läbiviimise käigus tuleb läbi

vaadata võimalus linna haljastuse, sh ajalooliselt väljakujunenud alleede säilitamine.

Sotsiaalministeeriumi (03.09.2007.a kiri nr 13.3-6/3028) seisukoht	KSH programmi koostamisel palume tähelepanu pöörata kavandatud tegevusega kaasneva mõjuhindamisele (müra, õhusaaste, vibratsioon, turavlisus jne) sh inimeste tervisele ja heaolule.
Muinsuskaitseameti (20.09.2007.a kiri nr 2190) seisukoht	Keskkonnamõtjude strateegilise hindamisel tuleblähtuda riikliku kaitseall olevatest mälestistest ja nende kaitsevöönditest. Oluline on hinnata ka kultuurikeskkonna säilitamist tagavate tingimuste seadmise piisavust ja vajadusel teha strateegilise keskkonnamõtju hindamise käigus täiendavaid ettepanekuid.
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (09.10.2007.a kiri nr 18-4/8803) seisukoht	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil puudub piisav informatsioon kavandatavate tegevuste kohta ning pädevus hindamaks kohaliku omavalitsuse transpordi arengukava elluviimise keskkonnamõtju olulisust.

2. Õiguslikud järeldused

Vastavalt Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 30 lõike 1 punktile 3 valla- või linnavalitsus lahendab ja korraldab kohaliku elu küsimusi, mis ei kuulu volikogu pädevusse.

Vastavalt Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 33 lõike 1 punktile 1 on transpordi valdkonna strateegilisele planeerimisdokumendile keskkonnamõtju strateegiline hindamine kohustuslik.

Vastavalt Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 35 lõikele 5 keskkonnamõtju strateegilise hindamise algatamise või algatamata jätmise otsus peab sisaldama vähemalt: 1) strateegilise planeerimisdokumendi nimetust ja eesmärki; 2) strateegilise planeerimisdokumendi koostamise algataja, koostamise korraldaja, koostaja ja kehtestaja nime ja kontaktandmeid; 3) strateegilise planeerimisdokumendi koostamise algatamise ja keskkonnamõtju strateegilise hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse kuupäeva ja numbrit; 4) käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud asutuse ja isiku seisukohta keskkonnamõtju strateegilise hindamise algatamise vajalikkuse kohta; 5) keskkonnamõtju strateegilise hindamise algatamise või algatamata jätmise põhjendust; 6) strateegilise planeerimisdokumendi koostamise algatamise ja keskkonnamõtju strateegilise hindamise algatamise või algatamata jätmise otsusega tutvumise aega ja kohta.

Vastavalt Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 35 lõikele 6 keskkonnamõtju strateegilise hindamise algatamise või algatamata jätmise otsusest teatatakse 14 päeva jooksul otsuse tegemisest arvates ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded ja vähemalt ühes üleriigilise või kohaliku levikuga ajalehes ning liht- või tähtkirjaga käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud asutusele ja isikule.

Vastavalt Narva Linnavolikogu 29.11.2007a. otsus nr 430 „Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 koostamise algatamine ja lähteülesande kehtestamine”

3. Otsus

Algatada Narva Linnavolikogu 29.11.2007a. otsusega nr 430 algatatud Narva linna transpordi arengukava koostamise ja lähteülesande kehtestamise keskkonnamõju strateegiline hindamine;

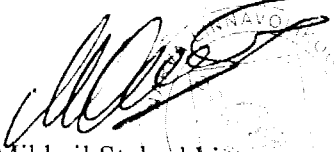
Narva linna transpordi arengukava keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise otsusega saab tutvuda Narva Linnavalitsuse Arhitektuuriametis vastuvõtuaegadel esmaspäeviti kell 13.00-17.00; kolmapäeviti 10.00-12.00 ja 13.00-17.00;

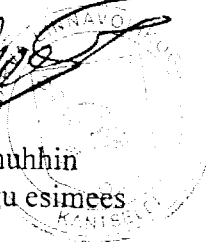
Arhitektuuriametil korraldada keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise otsuse avaldamine 14 päeva jooksul otsuse tegemisest arvates ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded ja ajalehes, milles Narva linn avaldab oma ametlikke teadaandeid.

4. Rakendussätted

4.1 Otsust on võimalik vaidlustada Tartu Halduskohtu Jõhvi Kohtumajas 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavastegemisest.

4.2 Otsus jõustub teatavastegemisest.


Mihhail Stalnuhhin
Linnavolikogu esimees



**LISA 4. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMISE TEADE AMETLIKUS VÄLJAANDES AMETLIKUD
TEADAANDED**

22.05.2008

Keskkonnamõju hindamise teated

Narva LV Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet teatab 15.05.2008. a Linnavolikogu otsuse nr 154 põhjal Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisest.

Transpordi arengukava koostamise eesmärgiks on linna tagamaa- ja linnaliikluse arendamine ja tegevuskava koostamine transpordi arendamiseks linnas. Transpordi arengukava elluviimine mõjutab suurt hulka Narva elanikke ning sellega võib kaasneda pinnase, õhu ja vee saastatus, müra ja vibratsiooni tasemete muutus ning mõju Natura 2000 alale. Seaduse järgi on transpordi valdkonna strateegilisele planeerimisdokumendile keskkonnamõju strateegiline hindamine kohustuslik.

Arengukava koostamise algataja ja korraldaja on Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandus Amet, aadress on Peetri plats 3, 20308 Narva, tel 359 9140, e-post: varamajandus@narva.ee. Arengukava koostaja on Stratum OÜ, aadress on Juhkentali 34, 10132 Tallinn, tel 665 9460, e-post: info@stratum.ee.

Algamise otsusega saab tutvuda Narva Linnavalitsuse Arhitektuuriametis kab 301 vastuvõtuaegadel: esmaspäeviti kell 13.00-17.00; kolmapäeviti 10.00-12.00 ja 13.00-17.00.

<http://www.ametlikudteadaanded.ee/>

**LISA 5. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMISE TEADE KOHALIKUS LINNALEHES „GOROD”**

УСПЕХИ НАРВСКИХ ШАХМАТИСТОВ

С 8 по 11 мая в Таллине проводился финал командного чемпионата Эстонии среди шахматных клубов. Ещё в самом начале марта нарвская команда «Малетяхт» успешно преодолела отборочные соревнования, став победителем первой лиги. И в финале среди 8 сильнейших команд страны нарвляне выступили очень удачно: 6 побед и только 1 проигрыш чемпионам страны. В итоге — второе место, серебряные награды и право представлять Эстонию на Кубке Европейских чемпионов в 2008 году.



шаюших турах с очень сильными соперниками и во всех трёх одержал победы. Остальные ребята тоже набрали больше 50% очков каждый. Вклад Катрины Корбан (на фото) на женской доске скромнее — 2,5 очка в 7 партиях. Но её соперницами были все без исключения сильнейшие шахматистки Эстонии.

Буквально за несколько дней до этого Катрина Корбан в очередной раз стала чемпионкой Эстонии по шахматам среди девочек до 12 лет. Турнир проходил в таллинском Доме шахмат с 1 по 4 мая. Как и в прошлом году, её основной соперницей оказалась 9-летняя таллиннка Май Нарва. Катрина победила со счётом 2 : 0. Это её шестая золотая награда за время выступления на чемпионатах страны, начиная с 2004 года. Можно напомнить, что в её активе ещё две серебряные медали и одна бронзовая и что в конце мая ей исполнится только 11 лет.

Поздравляем наших шахматистов с большим успехом!

**По информации
Дома детского творчества**

НАРВЛЯНИН НА ЭТАПЕ КУБКА МИРА

24-25 мая в новом спортивном комплексе «Arigato» города Таллинна прошел этап Кубка Мира среди взрослых по дзюдо. В этом очень серьезном соревновании принимали участие 73 спортсмена из 13 стран, среди которых был и нарвлянин.

На таллинском этапе Кубка мира были представлены титулованные спортсмены, которые входят в десятку Европейской олимпийской классификации, а также участники будущих Олимпийских игр в Пекине. Из нарвских спортсменов в весовой категории до 60 килограммов в них принимал участие Иван Новицкий (младший). Его соперниками в данной категории были 12 спортсменов. Первая встреча прошла с финским спортсменом В. Еки-

нен (46 по рейтингу). Борьба была равной и все решилось на последних секундах, где Иван попался на удержание. Вторую схватку Иван выиграл у спортсмена из Монтенегро в упорной борьбе с незначительным преимуществом. Третий поединок свел его с Г. Екутиел из Израиля (15 в рейтинге). Спортсмен из Израиля воспользовался ошибкой Ивана на второй минуте, не дав шансов бороться дальше. В итоге Иван Новицкий занял 7 место, проиграв призерам этих соревнований. У Эстонской сборной количество завоеванных мест следующее:

1 место -1, 3 место -2, 5 место -3, 7 место — 6.

27 мая нарвскому клубу «Buffendo» исполняется 10 лет. Как сообщили его руководители, юбилей будет отмечен в рамках «Дней города» соревнованиями и эстафетой.

**По информации
Ивана Новицкого**

МОЛОДЫЕ ВОЛЕЙБОЛИСТЫ НАРВЫ ВЗЯТЫ КАНДИДАТАМИ В СБОРНУЮ ЭСТОНИИ

17 и 18 мая в Раквере состоялся финал Первенства Эстонии среди юношей класса С (1993-94 год рождения), в котором приняла участие команда нарвской спортивной школы «Энергия». В финал вышли 8 команд, среди которых нарвляне показали хорошие результаты.

Рассказывает тренер нарвской команды Алексей Богданов: «Мы выиграли у ВК «Пылтсамаа» — 2:1, у ВК «Тюри» — 2:1, у спортшколы Сааремаа — 2:0, спортшколы Пярну — 2:0, ВК «Валга» — 2:0. И проиграли — спортшколе Раквере — 0:2, а также спортшколе Выру — 0:2».

По итогам соревнований нарвская команда заняла третье место, и привезла домой кубок и дипломы, что вполне можно считать для нашей юношеской команды прорывом, поскольку уже довольно давно она нас не радовала такими результатами.

К тому же лучшим игроком турнира назван нарвлянин Алексей Кузьмин, который был награжден памятными часами. Четыре игрока нарвской команды зачислены кандидатами в сборную Эстонии — это Алексей и Александр Кузьмины, Егор Калинин и Марк Симонов.

Так что впереди у молодых нарвских спортсменов будет насыщенная жизнь — с 14 по 20 июля они проведут сборы в Выру, в сентябре — участие в первенстве Прибалтики, в котором принимают участие команды Эстонии, Латвии и Литвы, а в ноябре наши ребята будут играть на Кубке Европы в Польше.

Алексей Богданов выразил слова благодарности за реальную помощь в подготовке и участии в турнирах Нарвской горуправе, спортшколе «Энергия», родителям молодых спортсменов, а также постоянным фирмам-спонсорам.

Иван АЛЕКСЕЕВ

Narva Linnavalitsus Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet

Narva LV Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet teatab 15.05.2008.a. Linnavalitkogu otsuse nr 154 põhjal Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamisest.

Transpordi arengukava koostamise eesmärgiks on linna tagamaa- ja linnaliikluse arendamine ja tegevuskava koostamine transpordi arendamiseks linnas. Transpordi arengukava elluviimine mõjutab suurt hulka Narva elanikke ning sellega võib kaasneada pinnase, õhu ja vee saastatus, müra ja vibratsiooni tasemetete muutus ning mõju Natura 2000 alale. Seaduse järgi on transpordi valdkonna strateegilisele planeerimisdokumendile keskkonnamõju strateegilise hindamine kohustuslik.

Arengukava koostamise algataja ja korraldaja on Narva Linnavalitsuse Linnavaraja ja Majandus Amet, address on Peetri plats 3, 20308 Narva, tel. 35 99140, e-post: varamajandus@narva.ee. Arengukava koostaja on Stratum OÜ, address on Juhkentali 34, 10132 Tallinn, tel. 6 659460, e-post: info@stratum.ee

Algatamise otsusega saab tutvuda Narva Linnavalitsuse Arhitektuuriametis kab.301 vastuvõtuuaegadel- esmaspäeviti kell 13.00-17.00; kolmapäeviti 10.00-12.00 ja 13.00-17.00;

Департамент архитектуры и городского планирования Нарвы сообщает об иницировании **стратегической оценки воздействия на окружающую среду программы развития транспорта 2008-2015 г. Нарвы** на основании решения №154 городского собрания от 15.05.2008.

Целью транспортной программы является развитие пригородного, городского движения и составление плана действий для развития транспорта в городе. Введение программы развития оказывает влияние на жителей г. Нарвы, также может сопровождаться загрязнением почвы, воздуха и воды, изменением уровней шума и вибрации; оказывать влияние на область Natura 2000. Согласно закону, для документа по планированию в области транспорта, стратегическая оценка воздействия на окружающую среду обязательна.

Инициатор и организатор: Департамент городского имущества и хозяйства (адрес: Peetri plats 3, 20308 Narva, tel. 35 99140, e-post: varamajandus@narva.ee). Составитель программы развития транспорта: Stratum OÜ (адрес: Juhkentali 34, 10132 Tallinn, tel. 6 659460, e-post: info@stratum.ee).

С решением об иницировании можно ознакомиться в Департаменте Архитектуры и Городского планирования каб.301 (адрес: Peetri plats 5, 20308 Narva) в приемное время — по понедельникам с 13.00 до 17.00; по средам с 10.00 до 12.00 и с 13.00 до 17.00.

**LISA 6. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI KOHTA TEHTUD ETTEPANEKUD NING NENDE
ARVESTAMISE VÕI ARVESTAMATA JÄTMISE PÕHJENDUSED**



Hr Urmas Uri
Kobras AS
Teguri 37 B
50104 TARTU

Teie 26.08.2008.a nr 1-2/335
Meie 05.09.2008.a nr 32-11-3/ 39494-2

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu.

Lugupeetud härra Uri

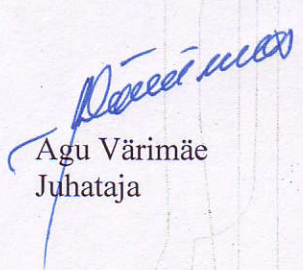
Ida-Virumaa Keskkonnateenistus tutvus Teie esitatud Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu materjalidega.

Teavitame, et KSH protseduur on algatatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduses ettenähtud korras.

Keskkonnateenistuse 29.08.2007a kirjas nr 32-12-1/40727-2 esitatud märkused Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise kohta palume KSH protsessi edasistes etappides arvestada.

Võimalikud täiendused programmi sisu osas esitab Ida-Virumaa Keskkonnateenistus kui keskkonda kaitsev struktuur ja keskkonnamõju strateegilise hindamise järelevalve teostaja programmi avalikul arutelul.

Lugupidamisega


Agu Värimäe
Juhataja

Tiiu Sizova 35 72615
Irina Sõtsova 35 72614

SAABUNUD
"08" 09 2008 a.
Nr. 1-1172



Lp Agu Värimäe
Ida-Virumaa Keskkonnateenistus
Pargi 15
41537 Jõhvi

Meie 11.09.2008 nr 1-2/369

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu

Täname ettepanekute esitamise eest Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõule. Arvestame Keskkonnateenistuse 29.08.2007 a kirjas nr 32-12-1/40727-2 esitatud märkustega Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessi edasistes etappides.

Lugupidamisega

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Noela Kulm'.

Noela Kulm
Kobras AS keskkonnaekspert
7300 310
noela@kobras.ee



Narva Linnavalitsus
Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet
Arhitektuuri ja planeerimise osakond

Hr. Urmas Uri
Kobras AS
Teguri 37b, 50107 Tartu

Teie: 26.08.2008.a. nr 1-2/338
Meie: 03.09.2008.a.nr 1-12/1546

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu

Narva LV Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet on läbi vaadanud Teie esitatud KSH programmi eelnõu. Palume arvestada esitatavaid ettepanekuid ja märkusi.

Isikud ja asutused, keda strateegilise planeerimisdokumendi alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada

Lisada nimekirja:

1. Ida-Virumaa Tervisekaitsetalitus
2. Narva Linnavolikogu (arengukava kehtestaja)
3. Narva LV Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistus

Piirkonna elanikke teavitatakse KSH protsessist ja avalikest aruteludest:

1. maakonnaleht „Põhjarannik”
2. linnaleht „Gorod”
3. ametlik väljaanne www.ametlikudteadaanded.ee
4. Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti kodulehekülj www.narvaplan.ee
5. Narva Linnavalitsuse ametlik kodulehekülj www.narva.ee

Lugupidamisega,

Anne Hallik
Peaarhitekt
(direktori asetäitja)

Galina Pustoshnaya
3599253

SAABUNUD
"04" "09" 2008 a.
Nr. 1-1/169

Peetri plats 5
20308 Narva
reg.nr. 75029820

tel: 35 99050
fax: 35 99051
e-mail: info@narvaplan.ee

a/a
10220034036014
Ühispank
kood 401



Lp Anne Hallik
Narva Linnavalitsus
Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet
Arhitektuuri ja planeerimise osakond

Meie 11.09.2008 nr 1-2/368

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu

Täname ettepanekute esitamise eest Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõule. Arvestame Teie ettepanekute ja märkustega alljärgnevalt:

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi on lisatud isikute ja asutuste nimekirja, keda strateegiline planeerimisdokumendi (arengukava) alusel kavandatud tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi strateegilise planeerimisdokumendi vastu, järgmised institutsioonid:

1. Virumaa Tervisekaitsetalitus
2. Narva Linnavolikogu (arengukava kehtestaja)
3. Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistus.

Samuti arvestame Teie ettepanekuga teavitada keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessist ja avalikest aruteludest peale maakonnalehe „Põhjarannik“ ka Narva linna lehes „Gorod“ ning lisaks keskkonnamõju hindamise programmis juba nimetatud ametlikus väljaandes „Ametlikud Teadaanded“ ja Narva Linnavalitsuse ametlikul koduleheküljel www.narva.ee ka Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti koduleheküljel www.narvaplan.ee.

Lugupidamisega

Noela Kulm
Kobras AS keskkonnaekspert
7300 310
noela@kobras.ee

Sotsiaalministeerium_25.09.2008_sisse

From: Ööle Janson [Oole.Janson@sm.ee]
Sent: 25. september 2008. a. 14:04
To: kobras@kobras.ee
Cc: noeela@kobras.ee
Subject: Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programm

Tere

Täname Teid, et saatsite meile Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegiline hindamine (edaspidi KSH) programmi arvamuse avaldamiseks.

Teeme KSH kohta järgmised ettepanekud:

1) KSH programmi punktis 2. „Arengukavaga kavandatavate tegevuste alternatiivsed

arengustsenaariumid” on välja toodud, et „käsitletakse strateegilise planeerimisdokumendi (arengukava) koostamise ajal alternatiivsete arengustsenaariumide korral alternatiivide võrdlust ja tõenäolist arengut juhul kui arengukava ellu ei viida”. Välja on toodud kaks alternatiiv (1 ja 0). Leiame, et kahe alternatiivi võrdlus, kas kavandatud tegevust ellu viia või mitte, ei ole piisav, et kavandatud tegevusega kaasnevaid mõjusid hinnata. Seega teeme ettepaneku kaaluda mõningate alternatiivide lisamist KSH programmi.

2) KSH programmi punkti 3. „Mõjutatava keskkonna kirjeldus” täiendada punktidega 5.10. Vibratsioon ja 5.11. Turvalisus.

3) KSH programmi punkt 5. „Oluliste keskkonnamõjude selgitamine” Täiendada punkti 5.4. Mirataseme ja vibratsiooni prognoosiga (kaardil).

Teeme ettepaneku KSH protsessi kaasata kohalikku Tervisekaitsetalitust, kes teostab müra üle järelevalvet.

Lugupidamisega
Ööle Janson
Sotsiaalministeerium
Rahvatervise osakonna peaspetsialist
Tel: 6269149
e-mail: oole.janson@sm.ee

No virus found in this incoming message.

Checked by AVG - <http://www.avg.com>

Version: 8.0.169 / Virus Database: 270.7.2/1689 - Release Date: 24.09.2008 18:51



Lp Ööle Janson
Sotsiaalministeerium
Gonsiori 29
15027 Tallinn

Meie 17.10.2008 nr 1-2/448

**IDA-VIRUMAA NARVA LINN
NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015
KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI EELNÕU**

Täname ettepanekute esitamise eest Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõule.

- 1) Keskkonnamõju strateegilisel hindamisel töötatakse koostöös arengukava koostajaga (Stratum OÜ) välja võimalikud reaalsed alternatiivid, millega kavandatavate tegevustega kaasnevat keskkonnamõjusid hinnatakse. Arutelude käigus ilmnenuid täiendavaid alternatiive käsitletakse KSH aruandes.
- 2) KSH programmi punkti 3. „Mõjutatava keskkonna kirjeldus“ täiendatakse alapunktidega 3.10. Vibratsioon ja 3.11. Turvalisus.
- 3) Sotsiaalministri 29. juuni 2005. aasta määrus nr 87 „Välisõhu strateegilise mürakaardi ja välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava sisule esitatavad miinimumnõuded“ (RTL 2005, 78, 1092) lisa 1 kohaselt on välisõhu strateegiste mürakaardi esitamise tähtaeg Narva linnas 30.06.2012.

Lugupidamisega,

Urmas Uri
Kobras AS juhataja
Tel: 7300 310
urmas@kobras.ee

Koostas: Noeela Kulm
Kobras AS keskkonnaekspert
tel: 7300 310
noeela@kobras.ee



KULTUURIMINISTEERIUM

AS Kobras
Teguri 37b
50107 TARTU

Teie: 27.08.2008 nr 1-2/340

Meie: .09.2008 nr 7.17/1829

Ettepanekud Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõule

Arengukava keskkonnamõju strateegilisel hindamisel tuleb arvestada Narva linna haldusterritooriumil paiknevate mälestiste ja nende kaitsevöönditega. Mälestiste nimekiri on nähtaval kultuurimälestiste riiklikus registris, millel on olemas riskasutus ka Maa-ameti põhikaardiga (vt <http://register.muinas.ee/>).

Vastavalt muinsuskaitseaduse §-le 25 on kinnismälestiste kaitsevöönd 50 m mälestise väliskontuurist, juhul kui ei ole määratud teisiti.

Oluline on hinnata ka kultuurikeskkonna säilitamist tagavate tingimuste seadmise piisavust ja vajadusel teha keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus täiendavaid ettepanekuid.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Laine Jänes
Minister

Tõnis Taavet
Muinsuskaitseamet
337 0609, tonis.taavet@muinas.ee



Lp Laine Jänes
Kultuuriministeerium
Suur-Karja 23
15076 Tallinn

Meie 12.09.2008 nr 1-2/367

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu

Täname ettepanekute esitamise eest Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõule. Keskkonnamõju strateegilisel hindamisel arvestatakse Narva linna haldusterritooriumil paiknevate mälestiste ja nende kaitsevöönditega ning hinnatakse ka kultuurikeskkonna säilitamist tagavate tingimuste seadmise piisavust. Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmis käsitleb antud temaatikat peatükk 5. Oluliste keskkonnamõjude selgitamine alapeatükk 5.8. Mõju kaitstavatele aladele ja muinsuskaitse all olevatele objektidele.

Lugupidamisega

Gerli Kull
Kobras AS juhiabi
7300 310
gerli@kobras.ee

Virumaa Tervisekaitsetalitus_29.09.2008_sisse
From: Veevi Kõrgmäe [veevi.korgmae@tervisekaitse.ee]
Sent: 29. september 2008. a. 13:47
To: noela@kobras.ee
Subject: Vastus Narva linna transpordi arengukava (KSH)

Arengukava KSH programm

Virumaa Tervisekaitsetalitusel ei ole ettepanekuid ega vastuväiteid Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi sisu kohta.

Lugupidami sega

Galina Grüning 337 5221

No virus found in this incoming message.

Checked by AVG - <http://www.avg.com>

Version: 8.0.169 / Virus Database: 270.7.3/1691 - Release Date: 28.09.2008 13:30

**LISA 7. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU TEADE AMETLIKUS
VÄLJAANDES AMETLIKUD TEADAANDED**

17.09.2008

Keskkonnamõju hindamise teated

Kobras AS ja Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet teatavad Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmi avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest.

Arengukava algatati ja lähteülesanne kinnitati Narva Linnavolikogu 29.11.2007 otsusega nr 430, arengukava KSH algatati Narva Linnavolikogu 15.05.2008 otsusega nr 154. „Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“ eesmärgiks on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määratlemine järgnevatks seitsmeks aastaks, transpordisüsteemi keskkonnasäästliku arengu tagamine ning Narva linna arendamine inim- ja keskkonnasõbraliku asustusüksusena eesmärgipärase tegevuse kaudu.

Arengukava kehtestaja on Narva Linnavolikogu (Peetri plats 1, 20308 Narva, Ida-Viru maakond). Arengukava koostamise korraldaja on Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusamet (Peetri plats 3, 20308 Narva), kontaktisik Jackline Holter, tel 359 9216, e-mail: jackline.holter@narva.ee.

Strateegilise planeerimisdokumendi (Narva linna transpordi arengukava 2008-2015) koostaja on Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Keskkonnamõju strateegilise hindamise ekspert on Kobras AS (Teguri 37b, 50107 Tartu), tel 7300310, faks 7300315, e-mail: kobras@kobras.ee. Keskkonnamõju hindajad Urmas Uri litsents KMH0046 ja Anne Rooma litsents KMH0047.

KSH programmi avalik väljapanek kestab 22.09.–13.10.2008 Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ametis kab 301a (Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond), kontaktisik Galina Pustoshnaya, tel 359 9253, e-mail: galina.pustoshnaya@narvaplan.ee, Narva Linnavalitsuse koduleheküljel www.narva.ee ja Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti koduleheküljel www.narvaplan.ee. KSH programm on kättesaadav koos arengukava algatamisotsusega, lähteülesandega ja arengukava KSH algatamisotsustega.

Avaliku väljapaneku ajal saab KSH programmi kohta esitada kirjalikke ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi tööpäevadel Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ametis (kabinet 301a, Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond) või otse keskkonnamõju strateegilise hindamise eksperdile Kobras AS-ile (Teguri 37b, 51007 Tartu), kontaktisik Noeela Kulm, tel 730 0310, e-mail: noeela@kobras.ee.

KSH programmi avalik arutelu toimub 16. oktoobril 2008 kell 13.30 Narva Linnavalitsuse konverentsisaalis (Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond).

Arengukavaga käsitletud ala piirneb Narva jõe alamjooksu hoiualaga, mis kuulub Natura 2000 võrgustiku alade hulka. Piiriülest keskkonnamõju arengukavaga kavandatavate tegevustega ei kaasne. Täpsemad mõjud selgitab keskkonnamõju strateegiline hindamine.

<http://www.ametlikudteadaanded.ee/>

**LISA 8. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU TEADE IDA-VIRUMAA
MAAKONNALEHES "PÕHJARANNIK"**

taagid. Nad katsid LILTO Narva arvelt oma tulevase firma kulu- tust ja see on dokumentaalselt tõestatud," lisas ta.

Konkurendid lähevad kohtu alla

Pärast ametist lahkumist asusid Andrei Tjutin ja Vadim Vaino juhtima Narvas aktiivselt tegutsevat turvafirmat OÜ Legion ESC.

Vaino on seisukohal, et poliit- seisse pöördumise ja kriminaal- asja abil peab LILTO nende firma- ga võitlust, mille eesmärk on neid klientide silmis mustata.

2008. aasta aprillis ühines pea- aegu kogu ASi Lilto firmade grupp teise Eesti turvakontser- niga AS Skorpioni Julgestustee- nistus. Praegu on Lilto ja Skor- pion koos hõivanud umbes 15 protsenti Eesti turvateenuste turust, olles seega G4Si järel tei- sel kohal.

Sel nädalal teatas Viru ring- konnaprokuratuur Põhjaran- nikule, et uurimine OÜ Lilto Narva endise juhtkonna as- jus alles käib ja selles on oodata uusi arenguid. Firma ise on endiselt likvideerimis- järgus.

AUTOEKSPERT
VARUOSAD JA LISAVARUSTUS

KAUPLUS ON AVATUD!

Kauplus on avatud: E-R 9-18 ; L 10-15
Narva mnt 141a, Jõhvi (Kaspari keskus)
Tel: 3 355 995
www.autoekspert.ee

... e-posti aadressil raimo.kivimae@uikalaprugila.ee või postiaadressil Kukruse küla, Kohtla vald, 30623 Ida-Virumaa.

Kandideerimine kestab 8.-22. septembrini.

KESKKONNAMÕJU HINDAMINE

AS Kobras ning Narva linnavalitsuse arhitektuuri- ja linnaplaneerimise amet teatavad Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmi avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest.

Arengukava algatati ja lähteülesanne kinnitati Narva linnavolikogu 29.11.2007. a otsusega nr 430, arengukava KSH algatati Narva linnavolikogu 15.05.2008. a otsusega nr 154. Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 eesmärk on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määramine järgnevat seitsmeks aastaks, transpordisüsteemi keskkonnasäästliku arengu tagamine ning Narva linna arendamine inim- ja keskkonnasõbraliku asustusüksusena eesmärgipärase tegevuse kaudu.

Arengukava kehtestaja on Narva linnavolikogu (Peetri plats 1, 20308 Narva, Ida-Viru maakond). Arengukava koostamise korraldaja on Narva linnavalitsuse linnavara- ja majandusamet (Peetri plats 3, 20308 Narva), kontaktisik Jackline Holter, tel 359 9216, e-post jackline.holter@narva.ee. Strateegilise planeerimisdokumendi (Narva linna transpordi arengukava 2008-2015) koostaja on OÜ Stratum (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 665 9460, faks 665 9468, e-post info@stratum.ee. Keskkonnamõju strateegilise hindamise ekspert on AS Kobras (Teguri 37b, 50107 Tartu), tel 730 0310, faks 730 0315, e-post kobras@kobras.ee. Keskkonnamõju hindajad on Urmas Uri (litsents KMH0046) ja Anne Rooma (litsents KMH0047).

KSH programmi avalik väljapanek toimub 22. septembrist 13. oktoobrini Narva linnavalitsuse arhitektuuri- ja linnaplaneerimise ametis (kab 301a, Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond), kontaktisik Galina Pustoshnaya, tel 359 9253, e-post galina.pustoshnaya@narvaplann.ee, Narva linnavalitsuse koduleheküljel www.narva.ee ning Narva linnavalitsuse arhitektuuri- ja linnaplaneerimise ameti koduleheküljel www.narvaplann.ee. KSH programm on kättesaadav koos arengukava algatamisotsusega, lähteülesandega ja arengukava KSH algatamisotsustega. Avaliku väljapaneku ajal saab KSH programmi kohta esitada kirjalikke ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi tööpäeviti Narva linnavalitsuse arhitektuuri- ja linnaplaneerimise ametis (kabinet 301a, Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond) või otse keskkonnamõju strateegilise hindamise eksperdile ASile Kobras (Teguri 37b, 51007 Tartu), kontaktisik Noeela Kulm, tel 730 0310, e-post noeela@kobras.ee.

KSH programmi avalik arutelu toimub 16. oktoobril kell 13.30 Narva linnavalitsuse konverentsisaalis (Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond). Arengukavaga käsitletud ala piirneb Narva jõe alamjooksu hoiualaga, mis kuulub Natura 2000 võrgustiku alade hulka. Piiriülest keskkonnamõju arengukavaga kavandatavate tegevustega ei kaasne. Täpsemad mõjud selgitab keskkonnamõju strateegiline hindamine.

**LISA 9. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU TEADE KOHALIKUS
LINNALEHES „GOROD”**



Narva Linnavalitsus Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti

Keskkonnamõju hindamise teade:

Kobras AS ja Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti teatavad Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmi avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest.

Arengukava algatati ja lähteülesanne kinnitati Narva Linnavolikogu 29.11.2007 otsusega nr 430, arengukava KSH algatati Narva Linnavolikogu 15.05.2008 otsusega nr 154. „Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“ eesmärgiks on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määratlemine järgnevaks seitsmeks aastaks, transpordisüsteemi keskkonnasäästliku arengu tagamine ning Narva linna arendamine inim- ja keskkonnasõbraliku asustusüksusena eesmärgipärase tegevuse kaudu.

Arengukava kehtestaja on Narva Linnavolikogu (Peetri plats 1, 20308 Narva, Ida-Viru maakond).

Arengukava koostamise korraldaja on Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusamet (Peetri plats 3, 20308 Narva), kontaktisik Jackline Holter, tel 3599 216, e-mail: jackline.holter@narva.ee.

Strateegilise planeerimisdokumendi (Narva linna transpordi arengukava 2008-2015) koostaja on Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Keskkonnamõju strateegilise hindamise ekspert on Kobras AS (Teguri 37b, 50107 Tartu), tel 7300310, faks 7300315, e-mail: kobras@kobras.ee. Keskkonnamõju hindajad Urmas Uri litsents KMН0046 ja Anne Rooma litsents KMН0047.

KSH programmi avalik väljapanek kestab 22.09.-13.10.2008 Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti kab. 301a (Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond), kontaktisik Galina Pustoshnaya, tel 3599 253, e-mail: galina.pustoshnaya@

narvaplan.ee, Narva Linnavalitsuse koduleheküljel www.narva.ee ja Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti koduleheküljel www.narvaplan.ee. KSH programm on kättesaadav koos arengukava algatamisotsusega, lähteülesandega ja arengukava KSH algatamisotsustega.

Avaliku väljapaneku ajal saab KSH programmi kohta esitada kirjalikke ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi tööpäevadel Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti (kabinet 301a, Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond) või otse keskkonnamõju strateegilise hindamise eksperdile Kobras AS-le (Teguri 37b, 51007 Tartu), kontaktisik Noela Kulm, tel 7300 310, e-mail: noela@kobras.ee.

KSH programmi avalik arutelu toimub 16. oktoobril 2008 kell 13.30 Narva Linnavalitsuse konverentsisaalis (Peetri plats 5, 20308 Narva, Ida-Viru maakond).

Arengukavaga käsitletud ala piirneb Narva jõe alamjooksu hoiualaga, mis kuulub Natura 2000 võrgustiku alade hulka. Piiriülest keskkonnamõju arengukavaga kavandatavate tegevustega ei kaasne. Täpsemad mõjud selgitab keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Kobras AS ja Departament Arhitektuuri ja Linnaplaneerimise Ameti teatavad Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmi avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest.

Rahvastikuministri korraldusega 29.11.2007 on kehtestatud Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmi avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest. KSH programmi eesmärgiks on Narva linna transpordisüsteemi keskkonnasäästliku arengu tagamine ning Narva linna arendamine inim- ja keskkonnasõbraliku asustusüksusena eesmärgipärase tegevuse kaudu.

Arengukava kehtestaja on Narva Linnavolikogu (Peetri plats 1, 20308 Narva, Ida-Viru maakond).

Organisator programmi arengukava koostamiseks on Kobras AS (Teguri 37b, 50107 Tartu), tel 7300310, faks 7300315, e-mail: kobras@kobras.ee. Urmas Uri litsents KMН0046 ja Anne Rooma litsents KMН0047.

Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

FarmaAbi

„Lahkuse apteek“

с 06.10.08 по 11.10.08

«ЛАНКУСЕ АРТЕЕК» отмечает свое 10-летие и предлагает владельцам карты клиента:

- ⊕ 10%-ную скидку на безрецептурные товары;
- ⊕ скидку 10 крон с льготного рецепта;
- ⊕ бесплатное измерение давления.

ЖДЕМ ВАС:

„Lahkuse apteek“ • Кангеласте 5, Нарва • тел. 356 4980

НУЖНЫ ДЕНЬГИ?

Не беда! Как большие так и маленькие займы получишь легко и быстро.

Для получения займа зайти в ближайший магазин Entre в Нарва: Таллинна мнт. 16 или смотри www.omaraha.ee.

OMARAHА Приходи за своими деньгами!



7-я сельскохозяйственная ярмарка

«VANATARE» состоится 4 октября

начало в 10.00 часов в деревне Laagna

» Предлагаем местную сельскохозяйственную продукцию, рассаду, производство мастеров рукоделия!

» Приглашаем на семейный развлекательный день! Для детей — батут, катание на лошадях, ATV-мобили!

» Ведущий праздника — Самуэль Колумб

» Нас поддерживают:

Vaivara vald

Крупнейшая сеть бензозаправок



Тел. 556 333 17

**LISA 10. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMM**

**IDA-VIRUMAA
NARVA LINN
NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015
KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMM**

Keskkonnamõju strateegilise hindamise objekt ja ulatus

Keskkonnamõju strateegilise hindamise objektiks on strateegiline planeerimisdokument „Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“. Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 (edaspidi arengukava) hõlmab Narva linna haldusterritooriumi.

Arengukavaga käsitletavast alast põhja ja ida poole jääb Narva jõgi, lõuna poole Narva veehoidla ja lääne poole Vaivara vald.



Joonis 1. Narva linna transpordi arengukavaga 2008-2015 hõlmatud ala ja lähiümbrus

Arengukava koostamine algatati 29. novembri 2007. a Narva Linnavolikogu otsusega nr 430. Arengukava keskkonnamõju strateegiline hindamine algatati 15. mai 2008. a Narva Linnavolikogu otsusega nr 154.

Keskkonnamõju strateegiline hindamine viiakse läbi strateegilise planeerimisdokumendiga („Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“) käsitletud alal ja lähiümbruses. Keskkonnamõju strateegilise hindamise eesmärk on Narva linna transpordi arengukavaga 2008-2015 määratletud transpordivõrgu ja -süsteemi lahenduse ja arengusuundade vastavuse hindamine keskkonnatingimustele,

keskkonnaseadusandlusele, nimetatud strateegilise dokumendi elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju hindamine ning negatiivse mõju leevendusmeetmete väljapakkumine.

Strateegilise planeerimisdokumendi („Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“) elluviimisega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju

„Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“ eesmärgiks on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määramine järgnevatks seitsmeks aastaks, transpordisüsteemi keskkonnasäästliku arengu tagamine ning Narva linna arendamine inim- ja keskkonnasõbraliku asustusüksusena eesmärgipärase tegevuse kaudu.

Arengukavaga käsitletud ala piirneb Narva jõe alamjooksu hoiualaga, mis kuulub Natura 2000 võrgustiku alade hulka. Piiriülest keskkonnamõju arengukavaga kavandatavate tegevustega ei kaasne. Täpsemad mõjud selgitab keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande sisu

1. Sissejuhatus

Andmed keskkonnamõju strateegilise hindamise ja arengukava koostamisest huvitatud isiku, arengukava kehtestaja ja eksperdi (keskkonnamõju strateegilise hindaja) kohta. Keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine ja informatsioon avalikustamiste kohta.

Strateegilise planeerimisdokumendi (arengukava) seos muude asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega.

2. Arengukavaga kavandatavate tegevuste alternatiivsed arengustsenaariumid

Käsitletakse strateegilise planeerimisdokumendi (arengukava) koostamise ajal alternatiivsete arengustsenaariumide korral alternatiivide võrdlust ja tõenäolist arengut juhul kui arengukava ellu ei viida.

Alternatiiv 0 - arengukavaga kavandatud tegevust ellu ei viida.

Alternatiiv I – arengukavaga kavandatavad tegevused.

3. Mõjutatava keskkonna kirjeldus

Antakse arengukavaga käsitletud ala ja selle lähiümbruse keskkonnaseisundi kirjeldus. Eraldi käsitletakse:

- 3.1. Arengukavaga hõlmatava ala ja selle lähiümbruse kirjeldus.
- 3.2. Maakasutus.
- 3.3. Asustus, teedevõrk.
- 3.4. Liiklusloendus ja –mudel 2006.
- 3.5. Maastik, geoloogiline ehitus ja hüdrogeoloogilised tingimused.
- 3.6. Hüdroloogilised tingimused.
- 3.7. Haljastus ja loomastik, kaitstavad liigid.
- 3.8. Kaitstavad alad ja muinsuskaitse.
- 3.9. Müra ja õhusaaste.
- 3.10. Vibratsioon.
- 3.11. Turvalisus.

4. Arengukava vastavus seadusandlusele

4.1. Arengukava vastavus Ida-Viru maakonnaplaneeringule, Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“, Narva linna üldplaneeringule, transpordi arengukavale 2006-2013, Eesti ühistranspordi arenguprogrammile 2006-2010, Eesti Rahvuslikule Liiklusohutusprogrammile 2003-2015, Ida-Virumaa arengustrateegiale aastateks 2005-2013, Narva linna Arengustrateegiale 2020, Narva linna arengukavale 2008-2011 ja Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programmile aastaks 2004-2014.

4.2. Arengukava vastavus „Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“ lähteülesandele.

4.3. Arengukava vastavus keskkonnaseadusandlusele ja keskkonnapiirangute arvestamine arengukavas.

5. Oluliste keskkonnamõjude selgitamine

Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus selgitatakse välja olulised (nii positiivsed kui negatiivsed) keskkonnamõjud ning tuuakse välja negatiivsete keskkonnamõjude vältimiseks ja leevendamiseks kavandatud meetmed.

Eraldi käsitletakse:

- 5.1. Mõju põhja- ja pinnaveele, pinnasele ning leevendusabinõud.
- 5.2. Arengukavaga hõlmatud ala sademevee käitlemine ning leevendusabinõud.
- 5.3. Mõju õhukvaliteedile (õhusaaste, tolm) ning leevendusabinõud.
- 5.4. Mõju müratasemele.
- 5.5. Liikluskorraldusest (alus: liiklusprognoos 2014 ja „Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“ rakendusplaan) tulenev mõju ning leevendusabinõud.
- 5.6. Sotsiaalmajanduslikud mõjud. Mõju inimeste heaolule, tervisele ja varale ning leevendusabinõud.
- 5.7. Mõju haljastusele ja loomastikule ning leevendusabinõud.
- 5.8. Mõju kaitstavatele aladele ja muinsuskaitse all olevatele objektidele.
- 5.9. Olme- ja tööstusjäätmete veoga kaasnev mõju keskkonnale (hais, tolm, müra jne).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus võib mõjutatavate keskkonnakomponentide hulk täieneda.

6. Keskkonnariskid

Käsitletakse „Narva linna transpordi arengukavast 2008-2015“ tulenevaid keskkonnariske.

7. Keskkonnaseire meetmed

Käsitletakse arengukava elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju seireks kavandatud meetmete kirjeldust.

8. Raskused keskkonnamõju strateegilisel hindamisel

Käsitleb vajaduse korral raskusi, mis ilmnesid keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande koostamisel.

9. Aruande kohta esitatud ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste käsitus

Käsitleb aruande kohta esitatud ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi, mille koopiad lisatakse aruandele. Esitab ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitajatele saadetud kirjade koopiad, milles selgitatakse aruande kohta esitatud ettepanekute ning vastuväidete arvestamist või arvestamata jätmist ning vastatakse küsimustele.

10. Hindamistulemuste lühikokkuvõte ja järeldused

Hindamistulemuste lühikokkuvõte ja järeldused arengukava elluviimisega kaasneva olulise negatiivse keskkonnamõju vältimis- ja leevendusmeetmetega.

11. Õigusaktid ja normdokumendid, kasutatud materjalid

Isikud ja asutused, keda strateegilise planeerimisdokumendi (arengukava) alusel kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi strateegilise planeerimisdokumendi vastu:

1. Ida-Virumaa Keskkonnateenistus – jälgib keskkonnamõju strateegilise hindamise vastavust seadusandlikele nõuetele ja keskkonnasäästliku arengu põhimõtetega arvestamist.
2. Ida-Viru Maavalitsus – maakonna tasandil avalike huvide kaitsja.
3. Viru Teedevalitsus – transpordisüsteemi jätkusuutliku toimimise korraldaja.
4. Narva Linnavalitsus – kohaliku arengu edendaja ja avalike huvide kaitsja.
5. Eesti Keskkonnaühenduste Koda – keskkonnakaitse edendaja.
6. Stratum OÜ – Narva linna transpordisüsteemi keskkonnasäästlik arendamine.
7. Virumaa Tervisekaitsetalitus
8. Narva Linnavolikogu – Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 kehtestaja.
9. Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistus – liikluse korraldamine Narva linnas.

Narva linna elanikud ning laiem avalikkus – on huvitatud mugavast ja kvaliteetsest transpordisüsteemist ning inimsõbralikust keskkonnast. Narva linna elanikke ja laiemat avalikkust informeeritakse keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessist massiteabevahendite kaudu.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi koostamisel küsitakse programmi sisu osas seisukohta Sotsiaalministeeriumilt, Kultuuriministeeriumilt, Ida-Virumaa Keskkonnateenistuselt, Narva Linnavalitsuselt, Viru Teedevalitsuselt ja Eesti Keskkonnaühenduste Kojalt.

Piirkonna elanikke teavitatakse keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessist ja avalikest aruteludest maakonnalehes "Põhjarannik" ja Narva linna lehes „?????“, ametlikus väljaandes „Ametlikud Teadaanded“, Narva linna koduleheküljel www.narva.ee ja Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti koduleheküljel www.narvaplann.ee.

Ida-Virumaa Keskkonnateenistust, Ida-Viru Maavalitsust, Viru Teedevalitsust, Narva Linnavalitsust, Eesti Keskkonnaühenduste Koda, Virumaa Tervisekaitsetalitust, Narva Linnavolikogu ja Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistust teavitatakse kirjaga keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessist ja avalikest aruteludest.

Kultuuriministeeriumit ja Sotsiaalministeeriumit, kes on kaasatud keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu täiendamisse, teavitatakse keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessist e-mailiga.

Arengukava koostajat Inseneribüroo Stratum OÜ-d kirjaga ei teavitata, kuna ta on planeerimise protsessiga otseselt kursis.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) ja selle tulemuste hindamise avalikustamise ajakava

Etapp	Sisu kirjeldus	Läbiviimise aeg
Arengukava algatamine ning lähteülesande kinnitamine	Arengukava on algatatud ja lähteülesanne kinnitatud Narva Linnavolikogu 29.11.2007 otsusega nr 430.	29.11.2007
KSH algatamise vajalikkuse kohta seisukoha küsimine	KSH algatamise kohta on 15. augustil 2007 seisukohta küsitud Keskkonnaministeeriumi valitsemisalas olevalt Ida-Virumaa Keskkonnateenistuselt, Sotsiaalministeeriumilt, Kultuuriministeeriumilt ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt.	15.08.2007
KSH algatamine ja teatamine	KSH on algatatud Narva Linnavolikogu 15. mai 2008 otsusega nr 154, algatamisest on teatatud 22. mail 2008 ametlikus väljaandes „Ametlikud Teadaanded“ ning kohalikus ajalehes „?????“.	15.05.2008 ja 22.05.2008
KSH programmi koostamine ja seisukohtade küsimine programmi sisu osas pädevatelt asutustelt	KSH programmi sisu osas küsitakse seisukohta Sotsiaalministeeriumilt, Kultuuriministeeriumilt, Ida-Virumaa Keskkonnateenistuselt, Narva Linnavalitsuselt, Viru Teedevalitsuselt ja Eesti Keskkonnaühenduste Kojalt.	01.08.2008- 01.09.2008
KSH programmi avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu korraldamine KSH programmi avalik väljapanek peab kestma vähemalt 14 päeva	KSH programmi avalik arutelu toimub Narva Linnavalitsuse konverentsisaalis. Narva Linnavalitsus avalikustab KSH programmi oma veebilehel www.narva.ee ja Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti koduleheküljel www.narvaplann.ee . Inseneribüroo Stratum OÜ (strateegilise planeerimisdokumendi koostaja) koostöös Kobras AS-ga (ekspert) teatab ametlikus väljaandes „Ametlikud Teadaanded“, Ida-Virumaa ajalehes "Põhjarannik" ja kohalikus lehes „?????“ KSH programmi avalikust väljapanekust ja programmi avaliku arutelu toimumisest ning saadab kirjalikud teated Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele, Ida-Viru Maavalitsusele, Viru Teedevalitsusele, Narva Linnavalitsusele, Eesti Keskkonnaühenduste Kojale, Virumaa Tervisekaitsetalitusele, Narva Linnavolikogule, Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistusele, Sotsiaalministeeriumile, Kultuuriministeeriumile.	Avalik väljapanek 09.-10.2008 Avalik arutelu 10.2008
KSH programmi avaliku väljapaneku ja arutelu käigus esitatud küsimustele vastamine	Stratum OÜ (strateegilise planeerimisdokumendi koostaja) koostöös Kobras AS-ga (ekspert) saadab KSH programmi kohta ettepanekuid, vastuväiteid või küsimusi esitanud isikutele liht- või tähtkirjaga esitatud ettepanekute ja vastuväidete arvestamise selgituse või arvestamata jätmise põhjenduse ning vastused esitatud küsimustele.	11.2008

KSH programmi esitamine Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele (järelevalvaja) heakskiitmiseks	Avaliku arutelu läbinud KSH programm koos võimalike täiendustega esitatakse Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele (järelevalvaja) heakskiitmiseks. Keskkonnateenistusel on aega KSH programmi heakskiitmiseks 14 päeva.	11.2008
Keskkonnamõju strateegiline hindamine (ekspert)	Keskkonnamõju hinnatakse programmiga kinnitatud valdkondades. Töö vormistatakse nõuetekohase KSH aruandena.	11.2008-02.2009
KSH aruande avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu korraldamine. Avalik väljapanek peab kestma vähemalt 21 päeva	Stratum OÜ (strateegilise planeerimisdokumendi koostaja) koostöös Kobras AS-ga (ekspert) teatab ametlikus väljaandes „Ametlikud Teadaanded“, Ida-Virumaa ajalehes “Põhjarannik” ja kohalikus lehes „?????” KSH aruande avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest ning saadab kirjalikud teated Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele, Ida-Viru Maavalitsusele, Viru Teedevalitsusele, Narva Linnavalitsusele, Eesti Keskkonnaühenduste Kojale, Virumaa Tervisekaitsetalitusele, Narva Linnavalikogule, Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti liikluskorralduse teenistusele, Sotsiaalministeeriumile, Kultuuriministeeriumile. Narva Linnavalitsus avalikustab KSH aruande oma veebilehel www.narva.ee ja Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ameti koduleheküljel www.narvaplan.ee .	03.2009
KSH aruande esitamine Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele (järelevalvaja) heakskiitmiseks	Avaliku arutelu läbinud KSH aruanne koos võimalike täiendustega esitatakse Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele (järelevalvaja) heakskiitmiseks ja strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevate seiremeetmete kinnitamiseks. Keskkonnateenistusel on aega KSH aruande heakskiitmiseks 30 päeva.	04.2009
Strateegilise planeerimisdokumendi kehtestamine ja teatamine	Narva Linnavalitsus (strateegilise planeerimisdokumendi koostamise korraldaja) teatab strateegilise planeerimisdokumendi kehtestamisest.	
KSH lõpp-aruande koostamine ja esitamine Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ametile	KSH lõpp-aruanne (koos avalikustamise materjalidega, vajalike täienduste ja kolmandate isikute ettepanekutega ning keskkonnateenistuse heakskiitmiseks) esitatakse tellijale.	05.2009

Keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimine ja avalikustamine toimub vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele, vastu võetud 22.02.2005 (RT I 2005, 15, 87). Keskkonnamõju strateegilise hindamise menetlusele kohaldatakse avatud menetluse sätteid, vastavalt haldusmenetluse seadusele, vastu võetud 06.06.2001 (RT I 2001, 58, 354) arvestades keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse erisusi.

Arengukava koostamise korraldaja:

Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusamet (Peetri plats 3, 20308 Narva), kontaktisik Jackline Holter, tel 3599 140, e-mail: varamajandus@narva.ee.

Strateegilise planeerimisdokumendi („Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“) koostaja on: Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn), projektijuht Imre Antso, tel 6659 460, faks 6659 468, e-mail: info@stratum.ee

Keskkonnamõju strateegilise hindamise ekspert on:

Kobras AS (Teguri 37b, 50107 Tartu), tel 7300 310, faks 7300 315, e-mail: kobras@kobras.ee. Keskkonnamõju hindajad Urmas Uri litsents KMH0046 ja Anne Rooma litsents KMH0047.

Urmas Uri litsents KMH0046

Tegevusvaldkonnad:

1) põllumajandus, 2) maaparandus, 3) maavaravaru kaevandamine ja kaevise töötlemine, sh rikastamine, 4) tööstus, 5) tooraine ja muu materjali töötlemine, 6) tselluloosi, paberi ja tekstiilitööstus ning nahaparkimine, 7) energeetika, 8) jäätmekäitlus, 9) reoveekäitlus, 10) vesi ja kanalisatsioon, 11) ehitus, 12) turism, 13) puhkemajandus ja haljastus, 14) transport ja liiklus, 15) asumite sanitaarkaitse, 16) teenindus.

Mõjuvaldkonnad:

1) maavara, 2) pinnas ja maastik, 3) veesaaste ja veetase, 4) hüdrodünaamika ja rannaprotsessid, 5) jäätmeteke, 6) kultuuripärand, 7) põhjavesi.

Anne Rooma litsents KMH0047.

Tegevusvaldkonnad:

1) põllumajandus, 2) maaparandus, 3) maavaravaru kaevandamine ja kaevise töötlemine, 4) tööstus, 5) tooraine ja muu materjali töötlemine, 6) jäätmekäitlus, 7) reoveekäitlus, 8) vesi ja kanalisatsioon, 9) ehitus, 10) turism, 11) puhkemajandus ja haljastus, 12) transport ja liiklus, 13) asumite sanitaarkaitse, 14) teenindus.

Mõjuvaldkonnad:

1) maavara, 2) pinnas ja maastik, 3) veesaaste ja veetase, 4) jäätmeteke, 5) kultuuripärand, 6) põhjavesi.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise vastutav täitja: Noela Kulm, tel 7300 310, faks 7300 315, e-mail: noela@kobras.ee .

Keskkonnaekspertid: Kadi Kukk (taimestik, keskkonnakaitse ja –piirangud)
Ene Kõnd (keskkonnapiirangud, geoloogia)
Tuuli Põld (mõjutatava keskkonna kirjeldus, õhusaaste)
Erki Kõnd (vesiehitiste projekteerimine)
Mihkel Lember (maastikuarhitekt-planeerija)
Germo Ilvesmets (geodeesiainsener)
Meelis Tapo (geograaf, planeerija)

Vajadusel kaasatakse täiendavaid eksperte.

17.10.2008

Ekspert
Urmas Uri
litsents KMH0046
Kobras AS

Ekspert
Anne Rooma
litsents KMH0047
Kobras AS

.....

**LISA 11. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU KESTEL SAABUNUD
KIRI NARVA LINNA RAHU TN 38 KORTERIÜHISTU ESINAISELT IRINA ANDREJEVALT**

Noeela Kulm (Kobras AS)

From: , Kobras AS [kobras@kobras.ee]
Sent: 1. oktoober 2008. a. 10:17
To: noeela@kobras.ee
Subject: FW: экология связанная с дорогами Раху 38

-----Original Message-----

From: IRINA GRUZDEVA [mailto:narvatska@rambler.ru]
Sent: Wednesday, October 01, 2008 10:02 AM
To: kobras@kobras.ee
Cc: galina.pustoshnaya@narvaplan.ee
Subject: экология связанная с дорогами Раху 38

KU Rahu tn 38
reg kod 80054719

Хотим узнать многое, что включает в себя программа развития транспорта в городе Нарва, в которой самое главное это бережное развитие транспортной системы к окружающей среде.

Наш дом Раху 38 постояен и сдан в эксплуатацию в 1989 году.

Дорога, проходящая мимо дома была предназначена для жителей дома. В девяностых годах ее сделали шоссейной.

Строительные нормы при постройке такого шоссе рядом с домом (менее 2 метров) явно нарушены.

Хотим у знать возможно ли всетаки защитить население дома Раху 38 в ближайшее время , от близости прилегающего шоссе к дому.

Это самый сильный пример для программы бережного развития транспортной системы к окружающей среде на 2008-2015 год.

Если были нарушены нормы при строительстве дороги, то мы очень бы хотели , чтобы о нашей безопасности всетаки позаботились хотя бы в рамках планируемой программы.

Будем задавать следующие вопросы на публичном обсуждении 16 октября

1. По каким нормам построена дорога (рядом с домом Раху 38)

2. Какая категория присвоена этой дороге.

3. Как защищены жители от шума.

4. Какой комфортное проживание рядом с дорогой предусмотрено проектом

5. Каким образом жителям можно переходить шоссе, чтобы дойти до своих автомашин.

6. Какой грузопоток рачитан на существующую дорогу, если она стала шоссейной.

С уважением члены квартирного товарищества Раху 38

Председатель правления Ирина Андреева
тел 53423950

7.

--

No virus found in this incoming message.

Checked by AVG.

Version: 7.5.524 / Virus Database: 270.7.5/1701 - Release Date: 30.09.2008

19:08

**LISA 12. VASTUS NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU KESTEL SAABUNUD
KIRJALE NARVA LINNA RAHU TN 38 KORTERIÜHISTU ESINAISELE IRINA ANDREJEVALE**



Lp Irina Andrejeva
Korteriühistu Rahu tn 38

Meie 24.10.2008 nr 1-2/457

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi eelnõu

Täname Teid Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avaliku väljapaneku ajal esitatud kirja eest. Anname Teile siinkohal vastused kirjas esitatud küsimustele:

1. Rahu tänav on rajatud lähtuvalt tänava planeerimise ja ehitamise ajal kehtinud õigusaktidest. Tänav on planeeritud ja ehitatud eesmärgiga võimaldada elanikele juurdepääs piirkonna ehitistele. Kuna tegemist on praeguse Linnatänavate standardi (EVS 843:2003) järgi põhitänavaga, siis on see planeeritud eesmärgiga teenindada elamupiirkonna enda liiklust ja piirkonda läbivat liiklust. Tagantjärele on keeruline analüüsida, miks antud tänav on ruumiliselt paigutatud olemasolevasse kohta, mitte aga mujale? Nähtavasti on tänava planeerimisel lähtutud ratsionaalsetest kaalutlustest arvestades linnaruumi planeerimise põhieesmärke.
2. Rahu tänav on põhitänav.
3. Müra küsimused lahendab transpordi arengukava keskkonnamõju strateegiline hindamine.
4. Olemasoleva projekti järgi on tänav lõplikult valminud ning täiendavaid rajatisi kavandatud ei ole. Linnaruumi planeerimise käigus võib tulevikus valmida antud tänava kohta täiendavaid projekte. Nende sisu ja tegevused planeeritakse uue projekti raames ning projekti kavandamisel kaasatakse ka huvigruppe ja hinnatakse projekti mõjusid. Valmiva Narva linna transpordi arengukava perioodil Rahu tänava uuendamist kavas ei ole. Arengukava perioodil viiakse läbi vaid jooksvaid hooldustöid.
5. Tee ületamine peaks toimuma võimalikult ohutult selleks ettenähtud kohas. Praegusel hetkel toimub Narvas suurem osa inimkannatanutega toimunud liiklusõnnetustest jalakäijatega. Liiklusohutuse tõstmine on Narva linna transpordiplaneerimise üheks prioriteediks. Siinjuures on peale tänavate korrastamise ja ohutumaks muutmise oluline tõsta jalakäijate endi teadlikkust. Oluline on, et jalakäijad oleksid tee ületamisel ettevaatlikud, ületaksid tee võimalikult kiirelt kasutades lühimat võimalikku distantsi ning oleksid ka pimedas autojuhtidele nähtavad kasutades helkureid või helkurvesti.
6. Aastaks 2014 kasvab prognoosi kohaselt liiklus antud lõikes võrreldes praegusega ligikaudu 10%. Arvestades olemasolevat ja prognoositavat liikluskoormust, ei põhjusta liikluskoormuse kasv arvestatavaid liiklus- ega keskkonnaprobleeme. Võrreldes olemasolevat- ja prognoositavat tiptunni liikluskoormust samaväärsete tänavatega teistes Eesti linnades, on liiklus antud tänaval vähene.

Lugupidamisega

Urmas Uri
Kobras AS juhataja
Tel: 7300 310
urmas@kobras.ee

**LISA 13. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU ARUTELU PROTOKOLL JA
OSAVÕTJATE NIMEKIRI**

Ida-Virumaa
Narva linn
Narva linna transpordi arengukava 2008-2015
KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI AVALIKU ARUTELU
KOOSOLEKU PROTOKOLL

Narva Linnavalitsus

16. oktoober 2008

Avalik arutelu algas: 13:30
lõppes: 14:15

Juhatas: Urmas Uri (Kobras AS)

Protokollis: Noela Kulm (Kobras AS) ja Galina Pustoshnaya (Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet)

Osa võtsid: Osavõtjate nimekiri on lisatud.

Päevakord: Ida-Virumaa Narva linn Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi tutvustus ja arutelu.

Arutelu ja küsimustele vastamine:

Tiiu Sizova (Ida-Virumaa Keskkonnateenistus): 15. augustil 2007. aastal pöördus Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusamet Ida-Virumaa Keskkonnateenistuse poole, kus küsis arvamust Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise vajalikkuse kohta. Ida-Virumaa Keskkonnateenistus vastas antud kirjale, pidades KSH algatamist vajalikuks ning juhtis tähelepanu, et arengukava KSH programmi koostamisel on vaja muuhulgas arvestada parkimise korraldamisega Pimeaia pargi ja Narva jõe kanjoni maastikukaitseala külastamiseks ning kaasneva mõjuga Natura 2000 jõe alamjooksu hoiualale ja Narva territooriumil asuva Narva väärtusliku maastiku väärtustamise olemasoluga; lisaks juhtisime juba tookord tähelepanu, et KSH läbiviimise käigus tuleb lahendada kergliikluskorraldus. Praegu arutlusel olev programm on suhteliselt üldine, kas antud ettepanekuid arvestatakse KSH edasistes etappides?

Urmas Uri (Kobras AS): Arengukava koostajate (Stratum OÜ) ülesandeks on transpordialaste ülesannete lahendamine, meie hindame väljapakutud lahenduste keskkonnamõjusid. Kindlasti arvestame mõjuga Natura aladele ning koostöös arengukava koostajatega püüame välja töötada praktilised, elanikele sobivaimad ning keskkonnasäästlikud kergliikluskorralduse ja ka kogu liikluskorralduse lahendused.

Tiiu Sizova (Ida-Virumaa Keskkonnateenistus): KSH programmis on välja toodud kaks alternatiivi: alternatiiv 0, mis käsitleb olukorda, kui arengukavaga kavandatud tegevust ellu ei viida ning alternatiiv I- arengukavaga kavandatud tegevused. Arvan, et KSH ekspert peaks välja pakkuma rohkem alternatiive.

Urmas Uri (Kobras AS): Jah, praegu on meie koostatud KSH programmis kaks alternatiivi, jätame aga siinkohal endale õiguse lisada KSH aruandesse võimalusel alalternatiive, alternatiivide väljatöötamine toimub koostöös arengukava koostajatega.

Tiiu Sizova (Ida-Virumaa Keskkonnateenistus): Oluline on käsitleda ka sademevee käitlemist Narva linna tänavatel ja teedel

Urmas Uri (Kobras AS): KSH programmis käsitleb arengukavaga hõlmatud ala sademevee käitlemist ja leevendusabinõusid alapeatükk 5.2.

Tiiu Sizova (Ida-Virumaa Keskkonnateenistus): Tõsi, leidsin üles.

Urmas Uri (Kobras AS): Kas Narva linnas on sademevee kogumisele ja käitlemisele karmid nõuded?

Tiiu Sizova (Ida-Virumaa Keskkonnateenistus): On küll jah, sademevesi liigub läbi filtrite ja on olemas konkreetset väljalasud, vähemalt suuremas osas Narva linnas see toimib ja püütakse nõudeid järgida. Narvas on tulevikus ette nähtud lahkvoolne kanalisatsioon, praegu liigub vihmavesi reoveepuhastisse.

Anne Veevo (Narva Linnavalitsuse Arenduse ja Õkonoomika Amet): Narva linnal on kavas arendada veemaršuti, kas seda transpordi arengukavas ka käsitletakse? Kui jah, siis oleks vajalik käsitleda ka veeliikluse mõju Natura 2000 aladele.

Urmas Uri (Kobras AS): Veetransport on transpordi arengukavas sees ja seega me käsitleme KSH-s veeliiklusest tulenevaid keskkonnamõjusid, ka Natura 2000 aladele.

Tiiu Sizova (Ida-Virumaa Keskkonnateenistus): Kuidas nähakse ette transiiditranspordi liikumismaršuurid?

Urmas Uri (Kobras AS): Transiiditranspordi probleem on praegusel ajal väga aktuaalne, Stratum OÜ koostöös Narva linnaga pakuvad arengukavas välja võimalikud lahendused.

Tiiu Sišova (Ida-Virumaa Keskkonnateenistus): linnas peaks suurte veokite seismise lõpetama, ebasoodsate tuulte korral on linnas tugev diislihai, elanikud kurdavad.

Urmas Uri (Kobras AS): Jah, see on õige, hetkel tegeletakse Narva ümbersõidu variantidega.

Anne Veevo (Narva Linnavalitsuse Arenduse ja Õkonoomika Amet): Hetkel on koostamise Narva linna haljastuse arengukava 2009-2014, kas KSH koostamisel võetakse seda arvesse?

Urmas Uri (Kobras AS): Jah

Tiiu Sišova (Ida-Virumaa Keskkonnateenistus): Linnas on raudteemanööveralade osas probleeme. Kes seda reguleerib? Kui toimus raudteemanööveralade laiendamine, ilmnisid probleemid.

Urmas Uri (Kobras AS): Võin järgi uurida Raudteeinspeksioonist, mis probleemidega täpselt tegu oli ja kes antud tegevust reguleerib. Praegu mul informatsiooni selle kohta ei ole.

Urmas Uri (Kobras AS): Kas on veel küsimusi? Kui ei, siis ma tänan teid.

Juhatas: Urmas Uri (Kobras AS)

Protokollisid: Noela Kulm (Kobras AS)


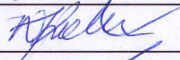


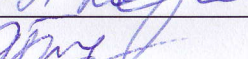



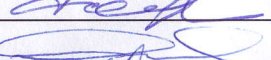
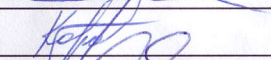

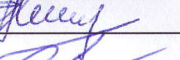

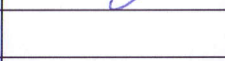
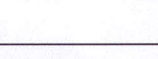
ja

Galina Pustoshnaya (Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet)

Ida-Virumaa
Narva linn
Narva linna transpordi arengukava 2008-2015
KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI
AVALIKU ARUTELU KOOSOLEKUST OSAVÕTJATE NIMEKIRI

Narva Linnavalitsuse konverentsisaal

16.oktoober 2008

Jrk nr	Nimi	Keda esindab ja postiaadress	Allkiri
1	Maria Kõrs	Kobras AS Tartu Tegev 376	
2	Noela Kulum	Kobras AS Tartu Tegev 376	
3	Galina Pustoshnaya	Arh. ja Linnaplan. Amet, Peetri plats 5	
4	Tiiu Sizova	J-V kaard	
5	Yana Kapezina	Arh.amet, Peetri plats 5	
6	Hilje Duhapuu	AS Narva Veri Kulgu 4, 20104 Narva	
7	Selgei Malõhina	AS Narva Veri Kulgu 4, 20104 Narva	
8	Kadja Ilu	Arh. Amet	
9	Sergei Seledov	Arh. Amet	
10	Irina Feminohl	Ahitektuuriamet	
11	IMRE ANTSO	STRATUM OÜ	
12	Arina Koroljova	Narva Linnavalitsuse keskkonnamõju osakond	
13	Dago Antso	stratum OÜ	
14	Jackline Koller	Narva LV Linnavara- ja Majandusamet	
15	Anne Veervo	Narva LV AÕA, Peetri 3-5, Narva	

**LISA 14. NARVA LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2008-2015 KESKKONNAMÕJU
STRATEEGILISE HINDAMISE PROGRAMMI HEAKSKIITMINE IDA-VIRUMAA
KESKKONNATEENISTUSE POOLT**



Hr Urmas Uri
Kobras AS
Teguri 37 B
50104 TARTU

Teie 24.10.2008.a nr 1-2/458
Meie 04.11.2008.a nr 32-11-3/33494 -6

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi kinnitamine

Lõpupeetud härra Uri

Ida-Virumaa Keskkonnateenistuses tutvuti Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmi, selle avaliku arutelu protokolliga ja avalikustamise materjalidega.

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 eesmärgiks on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määratlemine järgnevatks seitsmeks aastaks, transpordisüsteemi keskkonnasäästliku arengu tagamine ning Narva linna arendamine inim- ja keskkonnasõbraliku asustusüksusena eesmärgipärase tegevuse kaudu.

Narva Linnavalikogu algatas Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 koostamise ja kehtestas lähteülesande 29.11.2007.a otsusega nr 430.

Narva Linnavalikogu algatas keskkonnamõju strateegilise hindamise Narva linna transpordi arengukavale 2008-2015 15.05.2008.a otsusega nr 154.

KSH algatamisest teatati keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KHjaKJS seadus) §35 lg 6 p 10 kohaselt 17.09.2008.a. Ametlikes Teadaannetes, ajalehes "Gorod" ilmus vastav teade 26.09-03.10.2008 ja ajalehes "Põhjarannik"- 20.09.2008.a.

KSH programmi avaliku väljapaneku ja arutelu toimumisest teatati KHjaKJS seaduse §37 lg1 kohaselt Ida-Virumaa Keskkonnateenistust, Ida-Virumaa Maavalitsust, Viru Teedevalitsust, Narva Linnavalitsust, Eesti Keskkonnaühenduse Koda, Virumaa Tervisekaitsetalitus, Narva Linnavalikogu, Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja ja Majandusameti liikluskorralduse teenistust ning 17.09.2008.a Ametlikes Teadaannetes ja 20.09.2008 maakondliku levikuga ajalehes "Põhjarannik" ning Narva Linnavalitsuse kodulehel.

SAABUNUD
"....." 200... a.
Nr. 1-11/19

Narva mnt 7a
15172 Tallinn
Reg nr 70001231

telefon 332 4401
faks 332 4403
keskkond@ida-viru.envir.ee

Postiaadress:
Pargi 15
41537 JÕHVI

KSH programmi avalik arutelu toimus 16.10.2008.a. kell 13.30 Narva Linnavalitsuse konverentsisaalis.

Arengukava koostamise korraldaja on Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusamet (Peetri plats 3, 20308 Narva, kontaktisik Jackline Holter, tel 35 99140).

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 koostaja on Stratum OÜ (Juhkentali 34, 10132 Tallinn, projektijuht mre Antso, tel 6659460).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviija on Kobras AS.

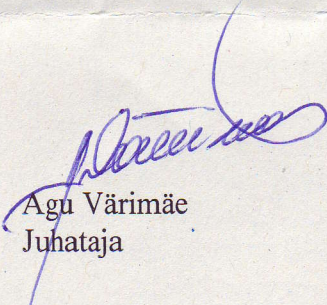
Piiriülese keskkonnamõju esinemist pole ette näha.

Järelevalvajaks on Ida- Virumaa Keskkonnateenistus.

Tuginedes KHjaKJS seaduse §-le 39 ja esitatud KSH programmile, mis on koostatud juhindudes KHjaKJS seaduse §36 lg2, kiidame Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 KSH programmi heaks tingimusega, et KSH aruandes oleks lahendatud KSH programmi avalikus arutelus väljatoodud küsimused.

KSH aruande koostamisel võtta arvesse KHjaKJS seaduse §40 lõigetes 3 ja 4 toodud nõudeid.

Lugupidamisega



Agu Värimäe
Juhataja

Tiiu Sizova 35 71615
Irina Sõtsova 35 72614

LISA 15. KÜSITLUSLEHT

Lugupeetud osaleja,

Koostamisel on Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegiline hindamine. Strateegiline planeerimisdokument „Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“ hõlmab Narva linna haldusterritooriumi ning selle eesmärgiks on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määratlemine järgnevatks seitsmeks aastaks, transpordisüsteemi keskkonnasäästliku arengu tagamine ning Narva linna arendamine inim- ja keskkonnasõbraliku asustusüksusena eesmärgipärase tegevuse kaudu. Keskkonnamõju strateegiline hindamine viiakse läbi strateegilise planeerimisdokumendiga („Narva linna transpordi arengukava 2008-2015“) käsitletud alal ja lähiümbruses. Keskkonnamõju strateegilise hindamise eesmärk on Narva linna transpordi arengukavaga 2008-2015 määratletud transpordivõrgu ja -süsteemi lahenduse ja arengusuundade vastavuse hindamine keskkonnatingimustele, keskkonnaseadusandlusele, nimetatud strateegilise dokumendi elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju hindamine ning negatiivse mõju leevendusmeetmete väljapakkumine.

Igasugune arendus toob endaga kaasa hulgaliselt muutusi, eriti kohalikele elanikele. Samuti mõjutab selline tegevus keskkonda. Parima lahenduse leidmise eelduseks on koostöö Teiega. Selleks palume Teil vastata alljärgnevatele küsimustele. Käesolevale küsimustikule antud vastuseid ei avalikustata isikuandmetele viitavalt, kui vastaja ei ole selleks oma luba andnud.

Nimi **vanus**

Kas ja kus töötate/ õpitate?

- Õpin
- Töötan
- ei õpi/ei tööta

Elukoht

E-mail, telefon

Palun kirjeldage, kuidas olete seotud Narva linna transpordisüsteemiga (kas kasutate autotransporti, ühistransporti, käite pigem jalgsi; kuidas mõjutab liikluskorraldus Teie liiklemist linnas ja linnalähedastel aladel jms)?

.....
.....
.....

Millised on Teie arvates olulisemad probleemid (sh keskkonnaprobleemid), mida peaks Narva linna transpordi arengukavas 2008-2015 lahkama, analüüsima ja millele lahendusi otsima?

.....
.....
.....
.....
.....

Kas soovite midagi lisada keskkonnamõjude strateegilise hindamise programmi kohta või kommenteerida antud tegevusi?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Küsitluslehed palume tagastada hiljemalt 23.10.2008!

Tänuga,

Keskkonnamõju hindamise ekspert
Kobras AS
Teguri 37b
Tartu 50107
tel 730 0310
faks 730 0315
e-post kobras@kobras.ee

Уважаемый участник,

На данный момент составляется программа стратегической оценки воздействия на окружающую среду. Стратегический планировочный документ охватывает административную территорию г. Нарва и целью программы является определение основных направлений развития транспорта на следующие семь лет, следование принципам бережного развития транспортной системы к окружающей среде, также целенаправленное развитие города Нарвы. Стратегическая оценка воздействия на окружающую среду проводится на территории, которая рассматривается в стратегическом планировочном документе. Цель стратегической оценки на окружающую среду – оценить соответствие транспортной сети и системы в целом и направлений развития условиям окружающей среды, законодательству, а также оценивание воздействий на окружающую среду и предложение мер по устранению негативного влияния.

Любое развитие несет с собой многочисленные изменения, особенно для местных жителей. Также развитие оказывает влияние и на окружающую среду. Залогом нахождения лучшего решения является совместная работа с Вами. Для этого просим Вас ответить на следующие вопросы. Ответы по данному опроснику не будут оглашаться с указанием личных данных без согласия отвечающего.

Имя

возраст

Работаете? Учитесь? Где?

Учусь

Работаю

Не учусь / не работаю

Место жительства

.....

E-mail, телефон

Пожалуйста опишите, каким образом вы связаны с транспортной системой (используете ли автотранспорт, общественный транспорт, чаще ходите пешком; как влияет транспортное движение на Ваше передвижение по городу и близлежащих территориях)?

.....

.....

.....

.....

Какие по Вашему мнению самые существенные проблемы (в том числе проблемы окружающей среды, которые надо анализировать и на которые искать решения в рамках программы развития транспорта 2008-2015)?

.....

.....

.....

.....

.....

Желаете ли что-либо добавить в программу KSH или комментировать данные действия?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Просим вернуть опросники не позднее 23.10.2008!

С уважением,

Эксперт по оценке воздействия на окружающую среду
Kobras AS
Teguri 37b
Tartu 50107
tel 730 0310
faks 730 0315
e-post kobras@kobras.ee

**LISA 16. OLEMASOLEV MAAKASUTUS NARVAS (NARVA LINNAVALITSUSE ARHITEKTUURI-
JA LINNAPLANEERIMISE AMET)**



Narva Linnavalitsus

Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Amet Arhitektuuri- ja planeerimise osakond

Pr Noeela Kulm
Kobras AS
Teguri 37b
50107 Tartu

Teie: 21.11.2008

Meie: 04.12.2008 nr 1-12/2166

Käesolevaga kirjaga teatama, et hetkel on koostamisel uus Narva linna üldplaneering. Saadame Teile informatsioon Narva linna olemasoleva maakasutuse kohta.

Lugupidamisega,

Peeter Tambu
Peearhitekt (direktori asetäitja)

Lisa:

Maakasutuse sihtotstarve Narva linnas.

Jana Kopezina
Projektide koordinaator
Tel. 3599 251

SAABUNUD

"08..." 2008. a.
Nr. 1-12/2166

MAAKASUTUSE SIHTOTSTERVE NARVA LINNAS

1. Olemasolevate elamumaade üldpindalaks on 1013 ha, sellest väikeelamud 769 ha ning korruselamumaad 244 ha.
2. Aiandus- ja suvilaühistute üldmaad on Narva linnas ca 717 ha.
3. Ärimaad on ligikaudu 160 ha. Ärimaad on linnas koondunud kolme tänava - linna läbiva transiittee Tallinna maantee, Puškini tänava ning Kreenholmi tänava äärde. Esmatasandil on välja kujunenud ärikeskused ka linnaosades. Pea täielikult puuduvad ärimaad vanalinnas.
4. Tootmismaad on Narva linnas ca 691 ha. Tootmismaad paiknevad eelkõige raudteest lõuna poole jäävates linnaosades, hõlmates ulatuslikke territooriume Joala ja Elektriijaama teede ning linna läänepiiri ja Elektriijaama tee vahelistes alades. Väiksemate maa-aladena esineb tootmismaad ka raudteest põhja poole, eelkõige Kadastiku ja Peetri eeslinna linnaosades. Siiversti linnaosa jääb tootmismaana heitveepuhastusjaama territoorium. Narva linna territooriumist ca viiendiku hõlmab enda alla Balti Soojuselektriijaam koos tuhaväljade ja settebasseinidega.
5. Ühiskoondlike hoonete alust maad on ca 92 ha.
6. Veekogude alust on kokku 2946 ha.
7. Transpordimaad on 256 ha.
8. Jäätmeoidla maad on ca 1500 ha, millest suure osa moodustavad tuhaväljad.
9. Riigikaitsemaaks on linnas peamiselt tollipiirkonnad, kokku on riigikaitsemaad 14 ha.

**LISA 17. IDA-VIRUMAA KESKKONNATEENISTUSE (PRAEGUSE KESKKONNAAMETI VIRU
REGIOONI) JA NARVA LINNAVALITSUSE KIRJAD NARVA LINNAS TEOSTATAVA LIIKLUSE
POOLT PÕHJUSTATUD MÜRA- JA VIBRATSIOONISEIRE KOHTA**

Movsess_Martirosjan_16.09.2008_sisse

From: Movsess Martirosjan [movsess.martirosjan@narva.ee]
Sent: 16. september 2008. a. 14:51
To: Noeela Kulm (Kobras AS)
Subject: Re: Narva linna müra ja vibratsioon

Tere

Mi nu andmetel Narva Linnavalitsus ei ole teostanud müra ja vibratsiooni seiret. Rohkem infot, mi nu meeles, saate saada Ida-Virumaa keskkonnateenistuse või Virumaa tervisekaitsetalituse poolt.

<http://www.envir.ee/422956>

<http://www.tervisekaitse.ee/?mid=175>

Lugupi dami sega

Movsess Martirosjan

----- Original Message -----

From: Noeela Kulm (Kobras AS)
To: movsess.martirosjan@narva.ee
Sent: Tuesday, September 16, 2008 12:38 PM
Subject: Narva linna müra ja vibratsioon

Tere!

Kobras AS koostab narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilist hindamist. Kirjutan Teile Galina Pustoshnaya soovitusel (KMH vanemspetsialist Arhitektuuri- ja Linnaplaneerimise Ametis). Küsin Teie käest informatsiooni Narva linnas liikluse poolt tekitatud müra kohta (mõõtmistulemused) ja ka vibratsiooni kohta. Millal ja kus on teostatud müra ja vibratsiooni seiret ja kust ma võiksin saada andmeid seire kohta?

Ette tänades,

Noeela Kulm
Kobras AS keskkonnaekspert
noela@kobras.ee
7300 310

No virus found in this incoming message.

Checked by AVG - <http://www.avg.com>

Version: 8.0.169 / Virus Database: 270.6.21/1671 - Release Date: 15.09.2008 18:49

Tatjana Antonova_11.12.2008_sisse

From: "Tatjana Antonova" <Tatjana.Antonova@ida-viru.envir.ee>
To: "Noela Kulm (Kobras AS)" <noela@kobras.ee>
Subject: Re: Narva linna müra ja vibratsioon (4.7/5.0)
Date: 11. detsember 2008. a. 9:16

Tere,

Sai me Teie 16.09.2008. a infokirja kätte ning vastasime sellele 23.09.2008. a. Teie poolt mingit tagasisidet ei olnud, seetõttu sain aru, et esitatav info oli sobiv. Palume igasugused infopäringud edaspidi edastada Ida-Virumaa keskkonnateenistuse juhataja nimele. Saadan meie vastuse 16.09.2008. a infokirjale uuesti. Narva linnas teostatud müra ja vibratsiooniseire kohta infot meil ei ole, seda võib küsida Terve sekkaitseinspektsioonilt.

Lugupi dami sega

Tatjana Antonova
Ida-Virumaa keskkonnateenistuse
õhuspetsialist
Tel. 35 72612

>>> "Noela Kulm (Kobras AS)" <noela@kobras.ee> 10.12.2008 9:37 >>>
Tere!

Tegime 16.09.2008 Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele päringu Narva linna välisõhu seire teostamise kohta seoses Narva linna transpordi arengukava keskkonnamõju strateegilise hindamise koostamisega. Küsimine siinkohal ka informatsiooni Narva linnas teostatud müra ja vibratsiooniseire kohta.

Ette tänades,

Noela Kulm
Kobras AS keskkonnaekspert
e-ki rjad: noela@kobras.ee
Tel: 7300 310
Mobiil: 5693 9300

**LISA 18. VIRUMAA TERVISEKAITSETALITUSE KIRI NARVA LINNAS LIIKLUSE POOLT
PÕHJUSTATUD MÜRA JA VIBRATSIOONI KAEBUSTE KOHTA**

Jelena Dmitrijeva 22. 09. 2008_sisse

From: Jelena Dmitrijeva [jelena.dmitrijeva@tervisekaitse.ee]
Sent: 22. september 2008. a. 10:17
To: noeela@kobras.ee
Subject: FW: [Fwd: Narva linna müra ja vibratsioon]
Attachments: untitled- [2. 2]

Tere,

Teatame, et Virumaa tervisekaitsetalitusel ei ole esitatud kaebusi Narva linnas liikluse poolt tekitatud müra ja vibratsiooni kohta.

Head aega,

Jelena Dmitrijeva
keskkonnatervise vaneminspektor
Virumaa TKT

3375211

-----Original Message-----

From: olga.smolina@tervisekaitse.ee [mailto:olga.smolina@tervisekaitse.ee]
Sent: Tuesday, September 16, 2008 3:36 PM
To: jelena.dmitrijeva@tervisekaitse.ee
Cc: marianna.selivanova@tervisekaitse.ee
Subject: [Fwd: Narva linna müra ja vibratsioon]

Palun vastata

----- Original Message -----
Subject: Narva linna müra ja vibratsioon
From: "Noeela Kulm \ (Kobras AS\)" <noeela@kobras.ee>
Date: Tue, September 16, 2008 12:24 pm
To: svetlana.kuznetsova@tervisekaitse.ee
narva@tervisekaitse.ee

Tere!

Kobras AS koostab Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 keskkonnamõju strateegilist hindamist. Pöördume Teie poole küsimusega, kas Teil on andmeid Narva linnas liikluse poolt tekitatud müra ja ka vibratsiooni kohta (mõõtmistulemused) või kas on esitatud kaebusi antud valdkonnas?

Igasugune informatsioon on teretulnud ja abiiks.

Ette tänades,

Noeela Kulm

Kobras AS keskkonnaekspert

noeela@kobras.ee

7300 310

No virus found in this incoming message.

Checked by AVG - <http://www.avg.com>

Version: 8.0.169 / Virus Database: 270.6.21/1671 - Release Date: 21.09.2008
10:10

LISA 19. EESTI RAUDTEE AS KIRI 4-1.6.1/210-1-1, 19.02.2009

Pr Noela Kulm
Kobras AS keskkonnaekspert
Teguri 37 b
50107 Tartu

Teie 21.01.2009 nr 1-2/26

Meie 19.02.2009 nr *h-1.6.1/210-1-1*

Õhukvaliteet ja müra Narvas, mis on põhjustatud rongiliiklusest

AS Eesti Raudtee on tellinud müra mõõtmisi Narvas, kuid praeguseks on need tööd aegunud. Samuti oleme mõõtnud õhuheitmeid, kuid tänaseks päevaks on kasutusel juba teistsugused vedurid.

Praeguste kavade kohaselt ei kavanda me teise rööpmepaari rajamist Narva- Peterburi suunal.

Lugupidamisega



Kai Peet
AS EVR Infra
keskkonnakaitse peaspetsialist
6158663

SAABUNUD
"20" *Ok* 2009 a.
Nr. *1-1/20*

**LISA 20. KESKKONNAINSPEKTSIOONI KIRI NR Iv-6-10/826-2 NARVA LINNA ÕHUKVALITEEDI
KOHTA**



KESKKONNAINSPEKTSIOON

IDA REGIOON

Noela Kulm
noela@kobras.ee

Teie 19.11.2008

Meie 27.11.2008 Iv-6-10/826-2

Narva linna õhukvaliteet

Käesolevaga teatame, et Keskkonnainspektsiooni Ida regiooni on laekunud Narva linna õhu kvaliteedi kohta üks kaebus.

Kaebus oli esitatud 2008 aasta märtsis Narva Korterühistute Ühenduse poolt seoses AS Eesti Raudtee diiselvehurite töötavate mootoritega seismisega jalakäijate ülekäigusilla all. Kaebus oli edastatud lahendamiseks Eesti Raudtee AS-le.

Lisame AS-i Eesti Raudtee vastuskirja.

Lugupidamisega

Andrus Simson
Regiooni juhataja kt

Lisa: AS Eesti Raudtee vastuskiri 1 lehel 1 eks

Julia Nestor 339 5663
Julia.Nestor@kki.ee

LISA 21. EESTI RAUDTEE AS KIRI 9.5.4-1/1853, 19.03.2008

Keskkonnainspektsioon
Virumaa osakond
Pargi 15
41537 Jõhvi
Ida-Virumaa

Teie 14.03.2008 nr IV-6-10/194-1
Meie 19.03.2008 nr 9.5.4-1/1853

Diiselveurite heitgaaside eraldumisest

Vastuseks Teie 14.03.2008 kirjale nr IV-6-10/194-1, teatame, et vastavalt jaamatöö korraldamise eeskirjale, seisavad ronge ootavad vedurid selleks ette nähtud kohas 20,21 ja 22 teel. Need vedurid ootavad tagasisõitu Tallinna suunas, või on tegemist Venemaa Raudtee veduritega, mis ootavad väljasõitu Venemaa poole. Vedurid paigutatakse alati võimalikult kaugemale jalakäijate ülekäigusillast, kui see on tehniliselt võimalik. Kui aga tagasisõitu ootavaid vedureid on rohkem, tuleb neid paigutada ka jalakäijate silla alla. Talveperioodil töötavad diiselveurite mootorid pidevalt, et vältida külmumisohtu, ning sealjuures eraldub heitgaase. Vedurist emiteeruvad heitgaasid ei ületa Eestis lubatud piirnorme.

Lugupidamisega



Kai Peet
AS Eesti Raudtee
Keskkonnaosakonna peaspetsialist
6158663

SAABUNUD
KESKKONNAINSPEKTSIOON
Virumaa osakond
20. märts 2008 a.
Nr. IV-6-10/194-3