

SISSEJUHATUS.....	2
Üldplaneeringu protsessi kirjeldus.....	2
I MAAKASUTUSPLAANI KUJUNEMISE PÕHIMÕTTED	4
1.1 Metoodika.....	4
1.2 Narva strateegiline visioon.....	6
1.3 Narva linna territoriaal-majandusliku arengu põhisuunad	8
1.4 Maakasutusstrateegiate kujunemine	9
1.5 Maakasutusstrateegiad.....	18
1.6 Kestva ja säästva arengu tingimuste määratlemine.....	23
1.7 Üldplaneeringu keskkonnamõtjude hindamine.....	25
II ÜLDPLANEERINGUGA PLANEERITAVAD MUUDATUSED.....	27
2.1 Linna põhistruktuur.....	27
2.1.1. Põhimõtted.....	27
2.1.2 Linna jaotumine linnaosadeks	28
2.2. Teed, liiklus ja transport	30
2.2.1 Üldpõhimõtted.....	30
2.2.2 Perspektiivne tänavavõrk.....	34
2.2.3 Tänavad ja teed - üldplaneeringu ettepanekud	36
2.2.4 Kergliikluse teed.....	37
2.2.5 Raudtee.....	37
2.2.6 Laevatee ja sadam.....	37
2.2.7 Keskkonnamõtju hindamine - teed, liiklus ja transport.....	37
2.3. ELAMUALAD JA NENDE TEENINDUS.....	39
2.3.1 Põhimõtted ja eesmärgid	39
2.3.2 Elamualareservide paigutus linnas	39
2.4. ÄRI- JA BÜROODE MAA - <i>Ärimaa (Ä)</i>	40
2.4.1 Põhimõtted ja eesmärgid	40
2.4.2 Üldplaneeringu ettepanekud	40
2.5. TOOTMISMAA (T).....	41
2.5.1 Põhimõtted ja eesmärgid	41
2.5.2 Üldplaneeringu ettepanekud	41
2.6. SADAM.....	42
2.6.1 Põhimõtted ja eesmärgid	42
2.6.2 Üldplaneeringu ettepanekud	42
2.7. PUHKE-, RANNA- JA KALDAALAD.....	43
2.7.1 Põhimõtted ja eesmärgid	43
2.7.2 Üldplaneeringu ettepanekud	43
2.8. HARIDUSASUTUSED	44
2.8.1 Põhimõtted ja eesmärgid	44
2.8.2 Üldplaneeringu ettepanekud	44
2.9. TERVISHOIUASUTUSED	45
2.9.1 Põhimõtted ja eesmärgid	45
2.9.2 Üldplaneeringu ettepanekud	45
2.10. KULTUURIASUTUSED	45
2.10.1 Põhimõtted ja eesmärgid	45
2.10.2 Üldplaneeringu ettepanekud	45
2.11. SOTSIAALASUTUSED.....	45
2.12. ERIOTSTARBELINE TEENINDUS (Riigikaitsemaa, R).....	46
2.12.1 Tuletõrje ja päästeteenistus.....	46
2.12.2 Toll.....	46
2.13. TEHNILINE INFRASTRUKTUUR.....	47
III MAAKASUTUSPIIRANGUD.....	49
3.1. Maakasutuspiirangud.....	49
3.3. Ajaloolised miljöopiirkonnad, arheoloogilised kaitsealad.....	53
3.5. Looduskaitsealad.....	56



SISSEJUHATUS

Üldplaneeringu protsessi kirjeldus

Esimene Narva linna territooriumit käsitlev üldplaneering (tol ajal generaalplaan) valmis 1980ndate alguses, 1986.aastal teostati generaalplaani korrigeerimine (koostajaks RPI Eesti Projekt, töö nr A0-1042). Üldplaneerimist kaasaegse pideva protsessina alustati 1997.aastal, mil muutunud poliitilistes ja majanduslikes tingimustes algatati Narva linna üldplaani projekti koostamine. Projekti eelnõu valmis 1999.aasta oktoobriks, kuid pärast eelnõu ülevaatamist otsustati üldplaani oluliselt täiendada, pöörates eritähelpanu Planeerimis- ja ehitusseadusega (RT1 1995, 59, 1006) määratletud üldplaneeringule esitatavatele nõuetele.

2000.aasta aprillis tellis Narva Linnavalitsuse Arhitektuuri ja Linna Planeerimise Amet planeerimis- ja keskkonnanõuandusfirmalt Hendrikson & Ko olemasolevate üldplaneeringu materjalide ülevaatuse ja eksperthinnangu. Tellitud töö tõi välja selleks ajaks koostatud üldplaani vajakajäämised ning käsitlemata jäänud valdkonnad. 2000.aasta juulis algatas Arhitektuuri ja Linna Planeerimise Amet riigihanke konkursi leidmaks sobivat konsultanti üldplaneeringu koostamiseks (lisa 1 - 4). Riigihanke võitja, Hendrikson & Ko'ga sõlmiti leping 2000.aasta septembri alguses (lisa 5).

Üldplaneeringu protsessile on oma visioonide ja lahenduskäikudega kaasa aidanud mitmed institutsioonid ja huvigrupid, muuhulgas Narva Linnavalitsuse ametid, arhitektuurbürood Ocean North ja Arhitektuuriagentuur ning Narva arhitektid. Üldplaneeringu protsessiga samaaegselt teostati planeeringu keskkonnamõjude hindamine

	IV 00	V 00	VI 00	VII 00	VIII 00	IX 00	X 00	XI 00	XII 00	I 01	II 01	III 01	IV 01	
üldplaneeringu projekti ülevaatamine	■													
riigihanke ettevalmistamine ja teostamine			■											
üldplaneeringu koostamine - puuduolevate materjalide analüüs ja seostamine					■									
arenguvisionide väljatöötamine						■								
maakasutusstrateegiate väljatöötamine							■							
maakasutusstrateegiate "kontrollimine" läbi koolilaste uuringu								■						
üldplaneeringu ettepaneku väljatöötamine									■					
üldplaneeringu arutelud (volikogu, linnavalitsus)										■				
üldplaneeringu keskkonnamõju hindamine						■								
üldplaneeringu esitamine linnavalitsusele												■		
üldplaneeringu kooskõlastamine												■		
üldplaneeringu avalikustamine													■	
üldplaneeringu kehtestamine														■

Narva linna üldplaneering on vormistuslikult jaotatud nelja köitesse, mida on võimalik kasutada ka eraldi töödena, kuid mis sisuliselt moodustavad ühtse terviku. Neljast köitest kaks (I ja II köide) moodustavad Narva linnavolikogu otsuse "..... üldplaneeringu kehtestamisest" seletuskirja. Esimeseks köiteks on "Ülevaade olemasolevast olukorrast", kus keskendutakse hetkeolukorra ja arengueelduste analüüsile. Teine köide, "Üldplaneeringuga



kavandatavad muudatused", annab ülevaate üldplaneeringu üldpõhimõtetest, meetodilisest lahenduskäigust, väljatöötatud maakasutusstrateegiatest ning üldplaneeringuga kavandatavatest muudatustest.

Eraldi köitena on vormistatud üldplaneeringu rakenduskava ettepanek (üldplaneeringu IV köide), kus käsitletakse põhjalikumalt üldplaneeringu elluviimise ajalisi ning projektipõhiseid etappe.

Käesolevas dokumendis, Narva Linnavolikogu otsuse seletuskirja II köites, kirjeldatakse Narva linna üldplaneeringu põhilahenduse kujunemist. Antakse ülevaade meetodilistest lähtekohtadest, protseduurist ning üldplaneeringu ideede ja põhimõtete arengust. Samuti esitatakse seosed teiste linna strateegiliste dokumentidega ning kirjeldatakse Narva üldplaneeringu keskkonnamõtjude hindamise protsessi kulgu ja tähtsamaid tulemusi.

Edaspidises tekstis on lihtsuse huvides kasutatud lühendatud köitenimetusi:

- Üldplaneeringu I köide - Narva linnavolikogu otsuse "..... üldplaneeringu kehtestamisest" seletuskirja esimene osa "Ülevaade olemasolevast olukorrast"
- Üldplaneeringu II köide - Narva linnavolikogu otsuse "..... üldplaneeringu kehtestamisest" seletuskirja teine osa "Üldplaneeringuga kavandatavad muudatused"
- Üldplaneeringu III köide - Narva linna üldplaneeringu seletuskiri
- Üldplaneeringu IV köide - Narva linna üldplaneeringu rakenduskava ettepanek.

Üldplaneeringu tööühm

- Ülar Mark - Narva peaarhitekt
- Rauno Schults - Narva üldplaneeringu projektijuht
- Aleksandr Malõshko - insener-geodeet
- Heikki Kalle - Hendrikson&Ko konsultant (strateegiline planeerimine)
- Pille Metspalu - Hendrikson&Ko konsultant (strateegiline planeerimine)
- Kuido Kartau - Hendrikson&Ko konsultant (KMH)
- Tanel Tuhal - Hendrikson&Ko arhitekt
- Tanel Dovnar - Hendrikson&Ko kartograaf-geoinformaatik
- Kristel Kirsimäe - Hendrikson&Ko geoloog
- Harry Kombe - üldplaneeringu inseneritehnilised kommunikatsioonid (AS Ese)
- Volli Reimann - üldplaneeringu inseneritehnilised kommunikatsioonid (AS Ese)
- Erik Terk - üldplaneeringu linnamajandus ja arenguvision (Tuleviku-uuringute instituut)
- Reedik Võrno - üldplaneeringu liikluse osa (IB Stratum)



I MAAKASUTUSPLAANI KUJUNEMISE PÕHIMÕTTED

1.1 Metoodika

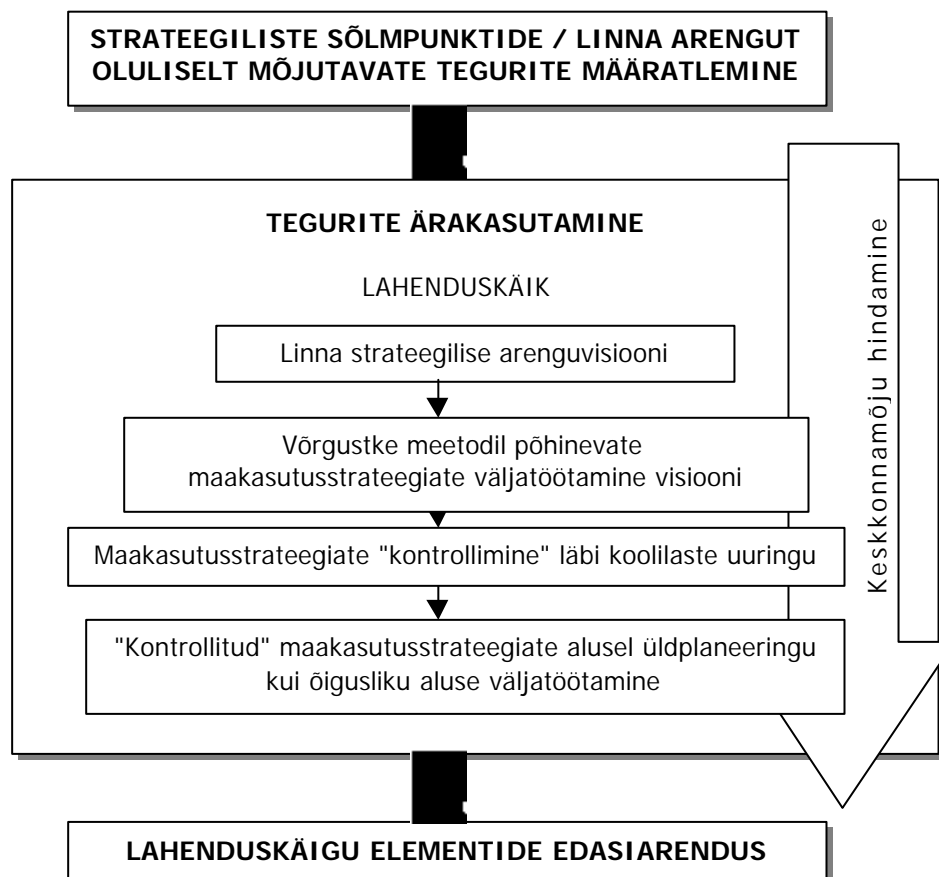
Käesoleva Narva üldplaneeringu koostamisel on lähtunud lisaks kehtivale Eesti ja Euroopa Liidu õiguslikule raamistikule ka Eesti ja Euroopa planeerimis- ja keskkonnamõtjude hindamise parimast praktikast.

Kuna Narvas puudub hetkel strateegiliste projektide ning linnas toimuvate protsesside monitooringusüsteem, toimus käesoleva töö koostamise perioodil paralleelselt mitu tegevust:

- ❑ strateegilise visiooni väljatöötamine (vt käesoleva köite alapeatükk 1.2)
- ❑ strateegiliste ressursside ja protsesside monitooringusüsteemi aluste väljatöötamine (vt üldplaneeringu IV köide - rakenduskava ettepanek)
- ❑ maakasutusstrateegiate väljatöötamine (vt käesoleva köite peatükk 1.4)
- ❑ üld- ja detailplaneerimisprotsesside juhtimise põhimõtete väljatöötamine
- ❑ üldplaneeringu koostamise protsessi ülesehitamine ja läbiviimine
- ❑ üldplaneeringu keskkonnamõtjude hindamise protsessi ülesehitamine ja läbiviimine (väärrib eraldi äramärkimist ehkki käesoleva töö raames oli integreeritud üldplaneeringu protsessi)
- ❑ eriuuringute läbiviimine (vt lasteuuring üldplaneeringu lisa nr 3))

Narva linna üldplaneeringu koostamisel on strateegilise planeerimise tavametoodikat täiendatud mitmete Eesti kontekstis uudsete lähenemisviisidega. Üldplaneeringu protsessi oli kaasatud ka Euroopa planeerimiskogemus projekteerimisbüroo Ocean North kaudu.

Üldplaneeringu koostamise metoodiline käik



Narva üldplaneeringu protsessi alustati olemasoleva olukorra analüüsist, määratleti linna arengus olulist rolli mängivad tegurid. Toodi välja linna arengus negatiivseid ja positiivseid mõjusid omavad aspektid, tugevused-nõrkused, võimalused-ohud.

Järgnevalt keskenduti väljaselgitatud mõjutegurite otstarbekaima kasutusviisi leidmisele, mis võimaldaks võimendada linna tugevaid külgi ning leevendada negatiivseid aspekte, nõrkusi ja ohte. Tegurite parima kasutusviisi leidmisel oli lahenduskäik järgmine:

1. Linna strateegilise arenguvisioni püstitamine (pikemalt käesoleva köite peatükis 1.2)
2. Võrgustike meetodil põhinevate ressursside ja tegurite otstarbekaimat kasutusviisi peegeldavate maakasustrateegiatega väljatöötamine visiooni elluviimiseks (pikemalt peatükis 1.4). Maakasustrateegiatega aluseks võeti olemasoleva olukorra analüüs ning samuti läbiviidud töögruppide koosolekutel väljaselgitatud temaatilised arenguvisionid. Nii olemasolevat situatsiooni kui ka tulevikuperspektiive käsitleti läbi nn võrgustike (vt pt 1.2)
3. Väljatöötatud maakasustrateegiatega vastavust reaalsusele kontrolliti läbi koolilaste uuringu. Uuring viidi läbi Narva koolide kuuenda klassi õpilaste seas, lihtsa meetodikaga selgitati välja laste jaoks ilusad-koledad, meeldivad-ebameeldivad kohad ja tänavad, halva seltskonnaga ning sõpradega kokkusaamise kohad, ohtlikud ja seiklusrikkad paigad. Pikemalt on uuringut käsitletud üldplaneeringu lisan kolm (vormistatud eraldi köitena)
4. Uuringu tulemuste võrdlemisel maakasustrateegiatega selgus viimaste üldine paikapidavus, erinevused olid tingitud vaid konkreetsest olupoliitilisest situatsioonist. Kontrollitud maakasustrateegiatega alusel töötati järgnevalt välja üldplaneeringu maakasutusettepanek, mis on ressursside otstarbekaimate kasutusviiside ehk strateegiatega väljund reaalsuses.
5. Läbi kogu protsessi toimus keskkonnamõjude hindamine.

Ülalkirjeldatud tegurite ja ressursside otstarbekaima kasutusviisi leidmise lahenduskäigu elemendid kuuluvad pidevale edasiarendamisele, moodustades nii linna arengut toetava dünaamilise süsteemi.



1.2 Narva strateegiline visioon

Nagu iga organisatsiooni nii ka omavalitsuse strateegiliste protsesside planeerimiseks on tarvis oskuslikult määratleda strateegiline visioon ehk olukord, millisena linna elanikud, juhid ja planeerijad näevad tulevikus. Visioon on seda tõhusam, mida konkreetsemalt ja lakoonilisemalt on võimalik seda formuleerida. Samuti peaks hea visioon eristuma selgelt teiste analoogiliste organisatsioonide (so. teiste Eesti/ regiooni linnadest) visioonidest.

Narva situatsioon võrreldes teiste Eesti linnadega on paljuski unikaalne, kuna:

- väliste tegurite mõju linnale on suur (raudtee, energeetika, piir) ja linn asub riiklike ja riikidevahelise tähtsusega tegevuste vahetus mõjuväljas)
- linnal on piirilinnana unikaalne asend nii geograafilises, geopoliitilises kui ka kultuurilises mõttes
- elanikkond koosneb peaaesjalikult mitte-eestlastest
- linnal on märkimisväärne ajalugu
- linna asukoha maastikuline mitmekesisus on suur
- teistes võrreldava suurusega Eesti linnades juba aset leidnud sotsiaalse infrastruktuuri (peaaesjalikult äri- ja teeninduse) hüppeline areng on veel toimumata
- tööjõu potentsiaal on suur (peamiselt tööstusliku ettevalmistusega töötajate osas)
- linnal on selgelt väljakujunenud tööstuslinna imago

Tulenevalt eelnevast on Narva arengu võtmeks mitte niivõrd võtmeressursside parim ärakasutamine kui võrd paljude ressursside oskuslik kombineerimine linna ja selle elanike hüvanguks. Seda situatsiooni aitab saavutada erinevate võrgustike kujundamine ja arendamine nii linnaruumi arengus kui ka linnasisese ja -välise inimestevahelise suhtlemise osas.

Narva strateegiline visioon

Narva kui võrgustike linn (*Network City*)

Narva tulevikuvisionis on linnast kujunenud aktiivne ja avatud äri-, tööstus- ja kultuurikeskus. Narva arendab aktiivset suhtlust nii läänes kui idas, olles sedasi kultuuri- ja ärisillaks (laiemas mõttes kultuuri ja ärivõrgustik). Narvas on funktsioneeriv ärikeskus, hüppeliselt on kasvanud ka turismi osakaal tänu tihenenedu sidemetele teiste Eesti regioonidega, ning naabruses asuva Venemaaga, samuti tänu Narva Jõesuu puhkepotentsiaali täielikumale rakendamisele (turismivõrgustik).

Linnas on mitu kino, teatrit, samuti funktsioneerib mitu üleriigilise ja rahvusvahelise tähtsusega spordirajatist. Linnas on üks või mitu keskeriõppeasutust ja kõrgkooli, kus suurema kandepinnaga erialadeks on muuhulgas infotehnoloogia, marketing, ärijuhtimine ja keeled. Koolides hea ettevalmistuse saanud spetsialistid on otsitud tööjõud kogu regioonis, kuid järsult on suurenenud ka kohalik nõudmine kvalifitseeritud inimeste järele. Suurenenud on teadusmahuka tootmise osakaal, Narvast on kujunenud arvestamisväärne interenetiteenuste ja tarkvaratootmise keskus (äri ja väiketootmise võrgustik).

Linna välisilme on tundmatuseni muutunud, eelkõige tänu keskosa korrastamisele, tööstusalade rekonstrueerimisele ja suletud alade avamisele. Kogu ulatuses on avatud jõekallas, millest on saanud oma promenaadide ja kohvikutega nii linlaste kui ka külaliste meelispaik. Korrastatud on ka lõunaosa veekogud, mis on eriti populaarsed suveperioodil tänu varasulvel kiiresti soonevale veele ja arenenud ligipääsule ning oskuslikult planeeritud vaba-ajarajatistele. Omaette populaarseks atraktsiooniks on järveäärne lõbustuspark (puhkevõrgustik).

Linnast on kujundatud kaasaegne liiklussõlm, raudteega paralleelselt kulgev autoliikluse transiitmagistraal on oluliseks ühendusteeks üha elavnevas ida-lääne vahelises autotransiidis. Tänu hästi väljaarendatud trassiteenindusele ja trassilt kutsuvalt vilkuvatele kesklinna tuledetele, on Narva saanud nii töö- kui ka puhkereisijatele eelistatud peatuspaigaks (transiidivõrgustik).



Lisaks eelpooltoodule sobib Narva kui võrgustike linna põhjenduseks asjaolu, et linna strateegilisel planeerimisel on lähtutud sarnaste funktsioonidega alade vahel kujunevatest ruumiliste seoste võrgustikust. Erinevate võrgustike kombineerimisel selgitati, millised tekkinud seosed vajavad linna juhtimisel enam tähelepanu. N: vabaajaratistite võrgustik omab seost rohelise võrgustikuga, poodide ja äride piirkond sobib sinna, kus on jalakäijate arv suurem jne. Samuti võimaldavad taolised võrgustikud märksa dünaamilisemat planeerimist ning linnas toimuvate protsesside jälgimist. Täpsemalt on võrgustikke kirjeldatud peatükis 1.4.



1.3 Narva linna territoriaal-majandusliku arengu põhisuunad

Narva linna arengu põhijooned on järgmised:

- ❑ muutused majanduskeskkonnas -
 - ❑ sekundaarsektori mitmekesisustumine ja kvalitatiivne areng; territooriumite intensiivsem kasutamine; muudatused territooriumite paiknemises, täiendavate alade reserveerimine ei ole vajalik
 - ❑ tertsiaarsektori (sh teenindus) nii kvantitatiivne kui kvalitatiivne laienemine, täiendavate territooriumite reserveerimine on vajalik
- ❑ muutused elukeskkonnas -
 - ❑ rahvaarvu osas ei ole ette näha suuri muudatusi, muutub rahvastiku vanusstruktuur (vähenevad tööealise elanikkonna ja laste vanusegrupid, suureneb vanurite vanusegrupp)
 - ❑ lisandub rekreatsioonivõimalusi, arendatakse linna kui spordi- ja kultuurikeskust
 - ❑ paraneb looduskeskkonna kvaliteet – õhu- ja veereostuse vähenemine, riskide minimiseerimine.

Narva tasakaalustatud arenguks on vaja järgmisi territoriaalmajanduslikke ümberkorraldusi:

- ❑ Äriterritooriumide tihendamine ja sidumine
- ❑ Tööstusterritooriumide järk-järguline väljaviimine või nn. võileibade arendamine kesklinnas ja elamupiirkondades.
- ❑ Elamualade elavdamine
- ❑ Üldkasutatavate alade (sh. rohealad) hõrendamine



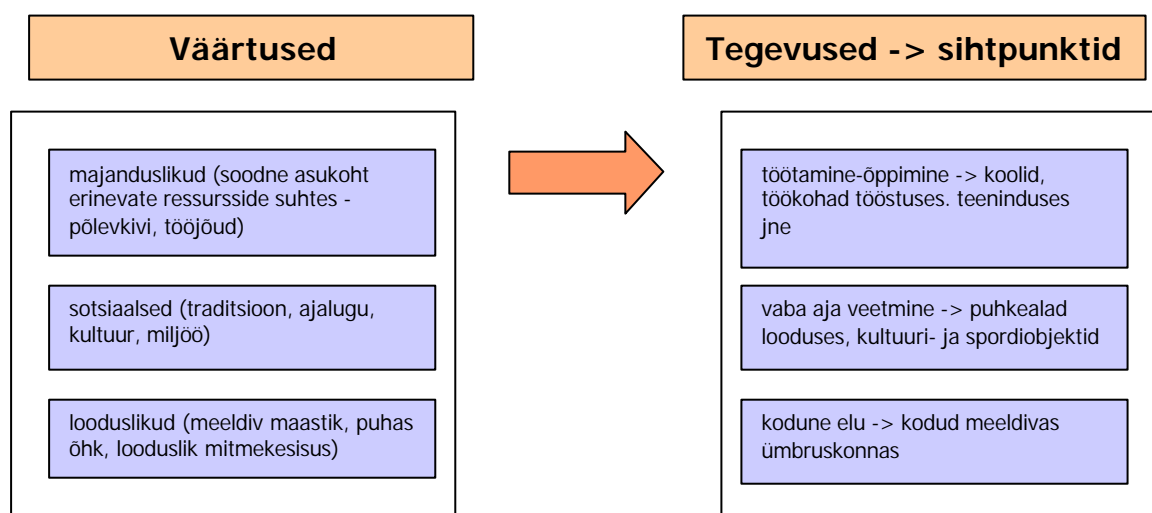
1.4 Maakasutusstrateegiate kujunemine

Inimesed tegelevad linna piires erinevate tegevustega, mida laias laastus on võimalik jaotada kolmeks: töötamine ja õppimine; vaba aja veetmine ning kodune elu. Tegevustel on erinevad sihtpunktid ehk kohad, kus tegevusi harrastatakse. Sihtpunktid ehk kohad kannavad erinevaid väärtusi, mis muudavad nad konkreetse tegevuse harrastamiseks sobivaks.

Igasugune ruum võib omada väärtust mitmel põhjusel. Väärtus on võime tekitada Inimesele (ja Keskkonnale) heaolu. Ruumi väärtuslikkuse indikaatoriks on selle kasutamise või kasutada tahtmise intensiivsus.

Põhjused, miks ruum omab väärtust, võib jagada samuti kolme klassi:

- ❑ majanduslikud (soodne asukoht erinevate ressursside suhtes, näiteks liikumisteed, põlevkivi, tööjõud)
- ❑ sotsiaalsed (ajalugu, kultuur, miljöö)
- ❑ looduslikud (meeldiv maastik, puhas õhk, looduslik mitmekesisus)



Seega muudab sihtpunkti ehk koha mingi tegevuse jaoks sobivaks ja atraktiivseks selle konkreetne väärtus või väärtused.

(N: meeldiv looduskeskkond annab võimaluse kasutada kohta puhkealana, soodne asukoht peamiste liikumisteede ääres võimaldab rajada ärimaad, mis pakub töökohti ning teenuseid, hea miljööga ajalooline linnaruum on nii meeldivaks elukohaks kui ka kultuurseks puhkepiirkonnaks).

Kui ruum omab mitut erinevat põhjust olla väärtuslik, võib teda nimetada väärtuslikuks ruumiks ehk kvaliteetruumiks (kasutamiseks avatud ruum) või potentsiaalseks kvaliteetruumiks (suletud ruum). Erinevus kvaliteetruumi ja potentsiaalse kvaliteetruumi vahel tuleneb ruumi avatusest/suletusest seetõttu, et kvaliteetruum on oma iseloomult eelkõige inimestele huvipakkuv ala, kus on meeldiv viibida - meeldiva miljööga piirkond. Ka sobib mitmeid väärtusi omav kvaliteetruum erinevate tegevuste harrastamiseks. Suurema heaolu tekitamiseks on linna arengu üldine eesmärk potentsiaalse kvaliteetruumi (hetkel suletud mitme väärtusega ala) võimalikult efektiivne kasutuselevõtt.

Ruumi väärtused annavad kohale identiteedi. Tegevuse sihtpunkti ümber tekivad koha identiteedil ja linnaruumilisel visuaalsel mõjul põhinevad mõjupilved. Pilvede suurus ja intensiivsus sõltub identiteedi ja visuaalse mõju tugevusest (N: selgelt identiteeti kandev ning



linnaruumis tugevat visuaalset mõju omav Kreenholmi ajalooline ala omab intensiivset mõjupilve ning on selge identiteedi tõttu ka kvaliteetruumi osa).

Narva linnas on elamise, töötamise, puhkamise ja nn vältimatu teeninduse (pangad, poed, polikliinikud jm teenindusasutused) "pilved" suhteliselt hästi eristatavad.



Töö ja õppimiskohtade funktsionaalne pilv (olemasolev ja planeeringujärgne)



Elukohtade funktsionaalne pilv(olemasolev ja planeeringujärgne)



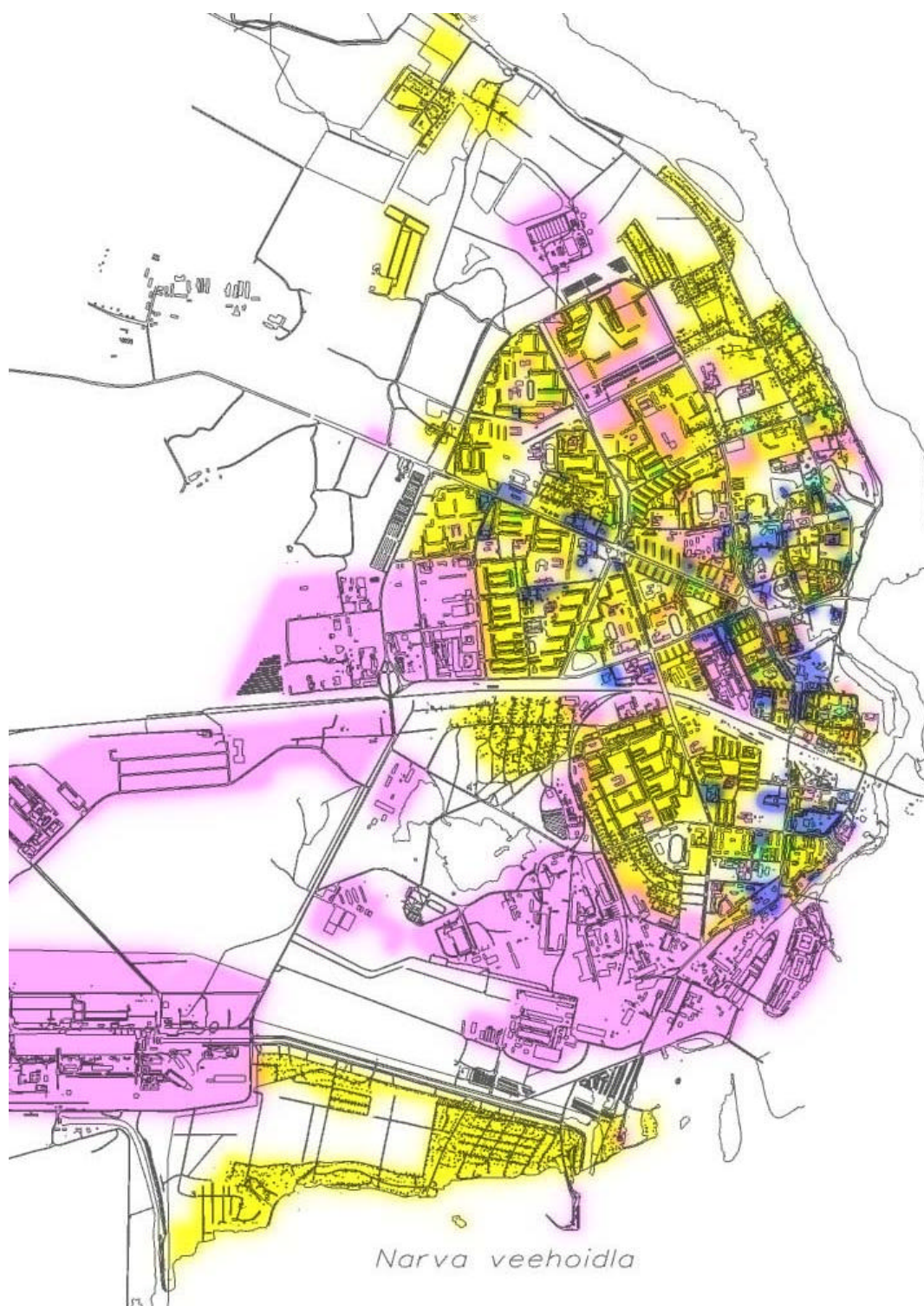
Vältimatute teenuste funktsionaalne pilv



Vaba aja veetmise funktsionaalne pilv (olemasolev ja planeeringujärgne)

Samas on silmatorkav, et nimetatud pilvede kattumisala on suhteliselt väike, st töö-, elu- ja puhkealad asuvad üksteisest sageli küllaltki kaugel.

Lähedalasuvad pilved aga avaldavad üksteisele enamasti tugevdavat positiivset mõju, kuna inimesed peavad oma päevase liikumise kaudu läbima erinevaid funktsionaalseid pilvi – töölt koju tulles minnakse läbi poest ja hambaarsti juurest, süüakse ja vahetatakse kodus riided ning minnakse meelt lahutama. Mugavuse tõttu ollakse enamasti huvitatud sihtkohtade võimalikult ühes piirkonnas või "tee peal" paiknemisest. Seega tekib lähedalasuvate pilvede ümber kumulatiivne efekt. Samuti on oluline teatud funktsiooniga sihtkohtade arvukus – linna keskosas asuv äripiirkond koosneb erinevatest kauplustest ning teenindusasutused, mis oma tegevuses toetavad üksteist. Tegevuste sihtkohtade ühendamisel liikumisteede kaudu tekivad võrgustikud, mille sõlmpunktideks ongi üksteise lähedal asuvad või üksteisega kattuvad funktsionaalsed pilved. Üksteisega kattuvad pilved kujutavad endast sisuliselt linnaruumis asuvaid polüfunktsionaalseid alasid, mis on sageli iseloomult avalikult kasutatavad.. Sageli kattuvad intensiivse kasutusega alad mitut väärtust omava ja seega mitmeks tegevuseks sobiva kvaliteetruumiga.

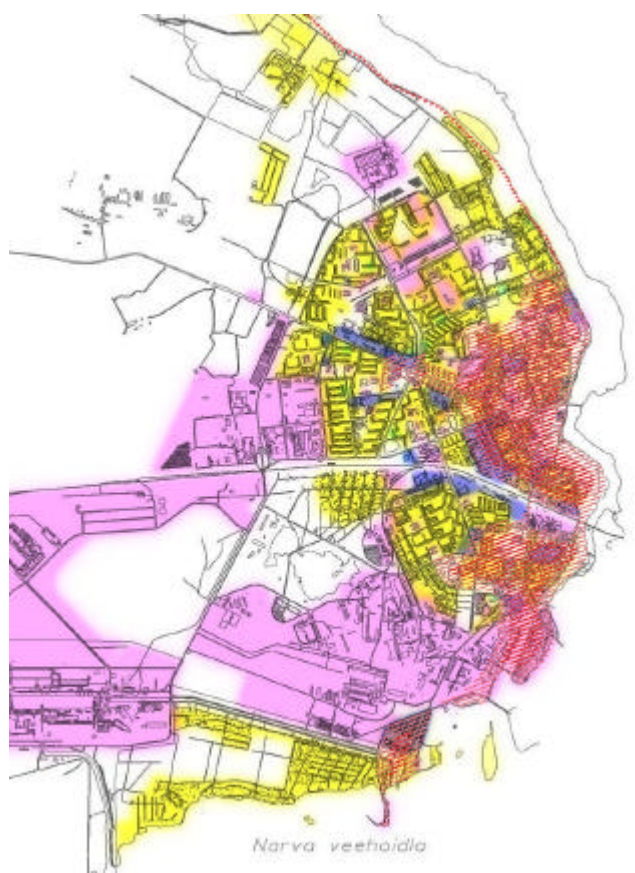


Intensiivse kasutusega alad linnas = töö- ja õppimiskohad + elukohad + vältimatud teenused + vaba aja veetmine

Võib eeldada, et inimestele meeldib tegutseda eelkõige väärtuslikes linnaruumi osades – mitut väärtust omavas avatud alas ehk kvaliteetruumis. Seega peaks olema linnaruumi planeerimise peamine eesmärk kvaliteetruumi laiendamine ning kvaliteetruumi ja intensiivse kasutusega alade kattumine, et anda kõikidele inimestele võimalus viibida võimalikult palju neile meeldivas kvaliteetses ruumis.

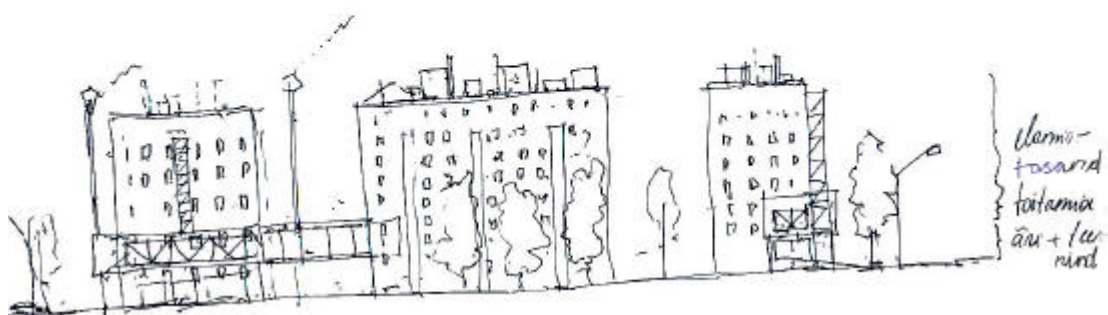
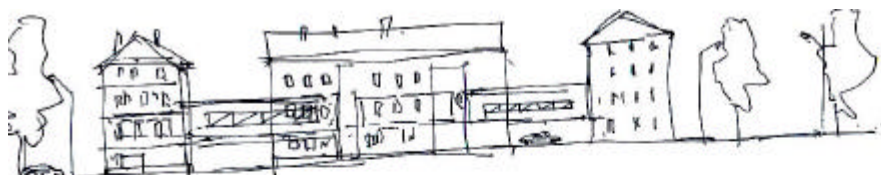


Kvaliteetruumi (mitu väärtus omav ruum) laienemine läbi üldplaneeringus kavandatud tegevuste

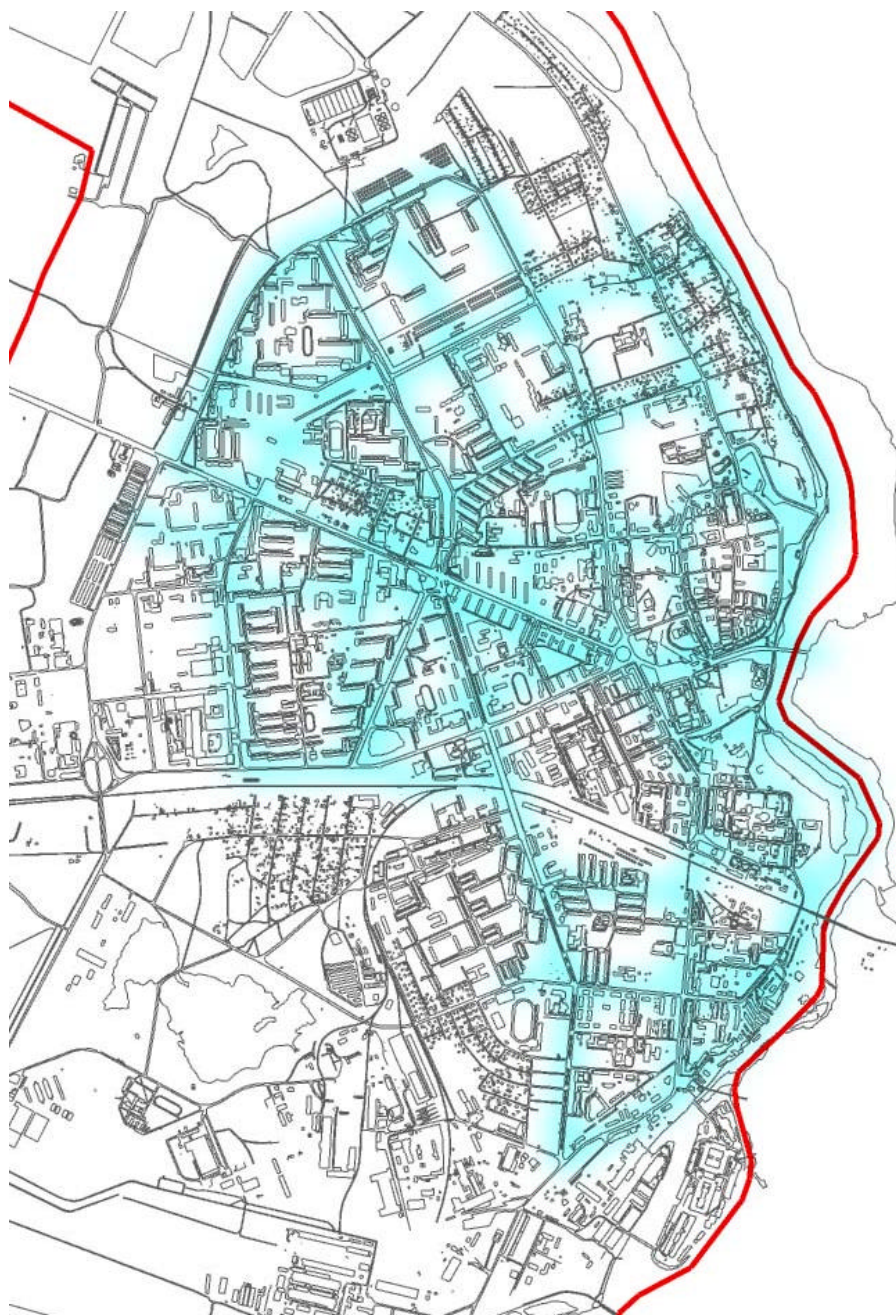


Perspektiivse kvaliteetruumi ja intensiivse kasutusega alade kattumine

Üheks võimaluseks intensiivse kasutusega alade ning kvaliteetruumi laiendamiseks on nn "võileivameetod". Võileivameetod kirjeldab polüfunktsionaalset linnaruumi, mis väljub mitmekorruselistes hoonetes, kus sisuliselt 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 (N: tarkvara tootmine), meelelahutusasutuste ning elamispindade paigutamine kõrgematele korrustele.

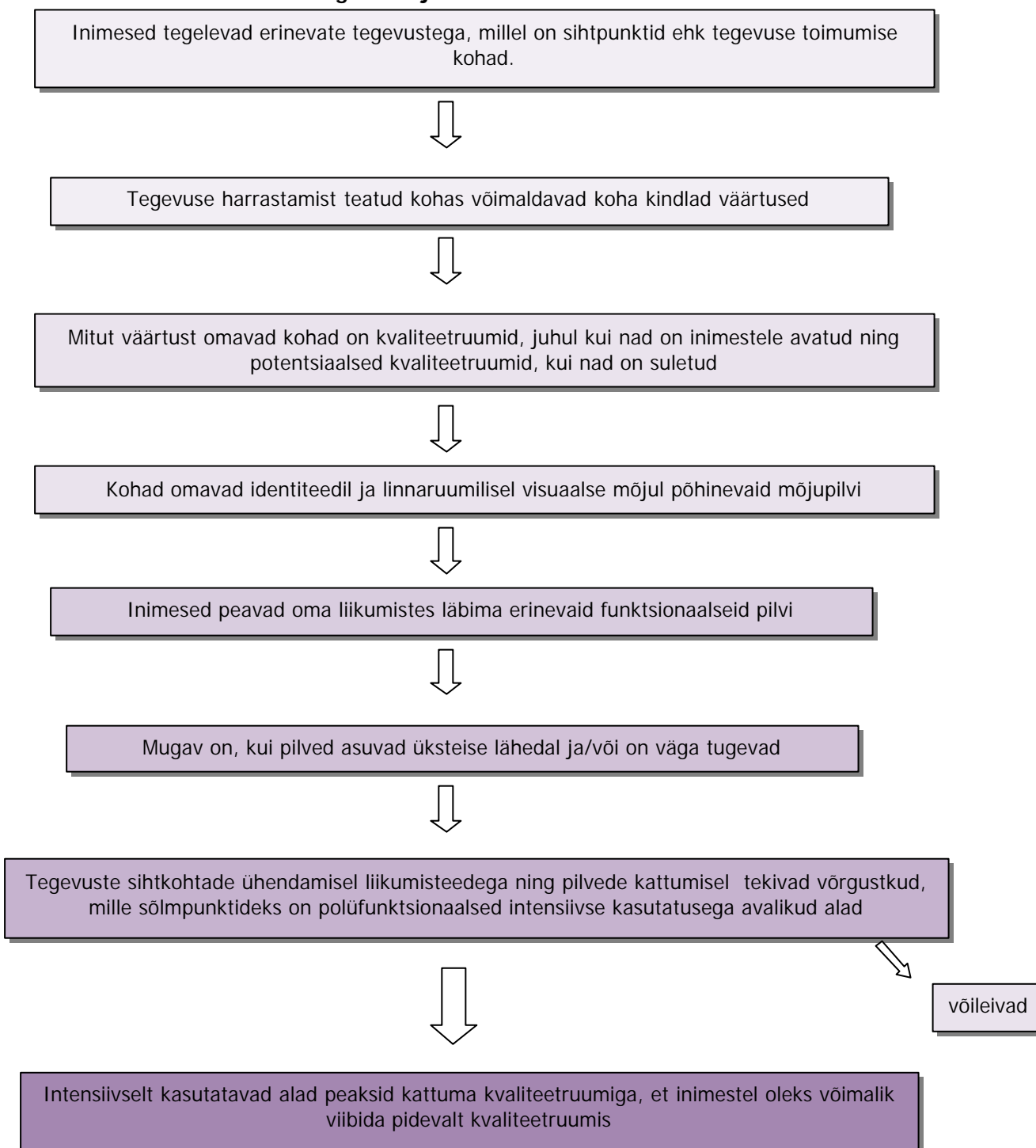


Kirjeldatud polüfunktsionaalse linnaruumi tekkimine on kavandatud lisaks kvaliteetruumile ka auto- ja kergliikluse teede vahetusse lähedusse jäävatele elamualadele.

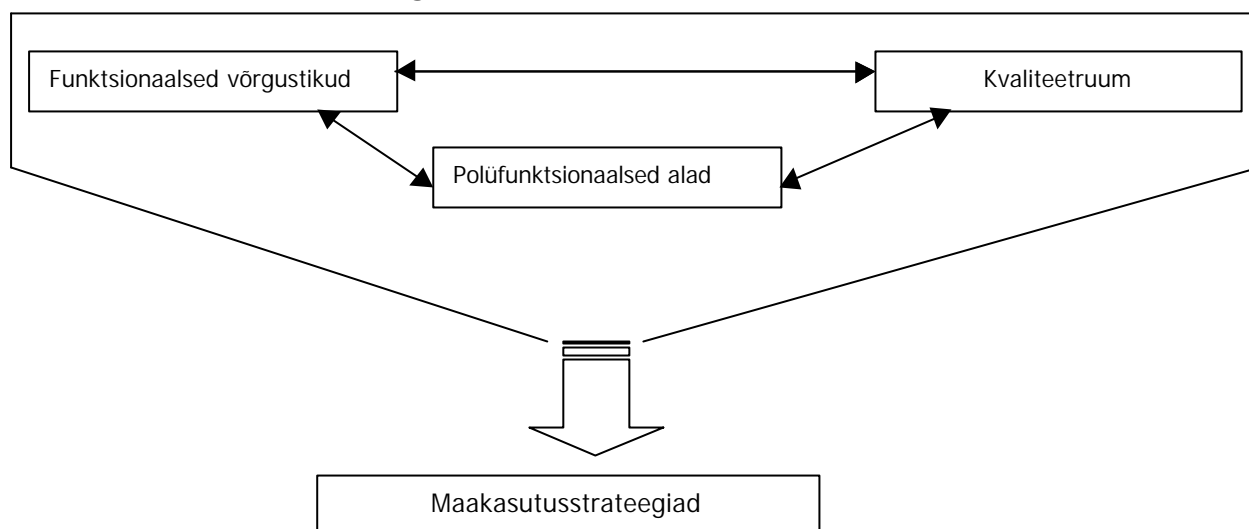


"Võileivaalad"

"Võileib" ehk linnaruumi polüfunktsionaalsus erinevatel tasanditel tagab ruumi ööpäevaringse kasutuse ning vähendab oluliselt linnasiseseid liikumiskoormusi, olles nii säästva arengu printsiipidele kõige paremini vastav lahendus.

Kokkuvõte maakasutusstrateegiate kujunemisest

1.5 Maakasutusstrateegiad



Kvaliteetruum

Suurema heaolu tekitamiseks on linna arengu üldine eesmärk potentsiaalse kvaliteetruumi (hetkel suletud mitme väärtusega ala) võimalikult efektiivne kasutuselevõtt. Linnaruumi kasutamine toimub võileiva meetodil, mis tagab äri-, teeninduse ja elamualade proportsionaalse arengu ning säästva arengu printsiipide rakendamise.

Kvaliteetruumis nähakse ette tootmise vähendamine ning järk-järguline väljaviimine, kuna muud funktsioonid toodavad rohkem heaolu.

Uusehitiste rajamiseks peavad eelnema idee- ja arhitektuurikonkursid, kusjuures silmas tuleb pidada eelkõige ajaloolis-kultuurilist väärtust omavate linnaelementide (kindlusehitised, nende muldkehad, ajalooline tänavavõrk) markeerimist. Eraldi projektialana on määratletud nn vanalinna teemapark, kus ajalooline linnaruum nõuab erilisel läbitöötatud lähenemist

Kvaliteetruumis on suur haljastuse osatähtsus. Olulise puhkealana tõuseb esile väljaarendatav jõeäärne puhkekoridor, mis moodustab vanalinna ümber silmuse.

Ärimaad

Aitamaks kaasa Narva kui polüfunktsionaalse linna majanduskeskkonna arengule ning tugevdamiseks seni arengus tahaplaanile jäänud tertsiaarsfääri, on vajalik täiendavate ärimaade reserveerimine. Eristada võib järgmisi funktsionaalselt erinevaid kavandatavaid ärimaade piirkondi:

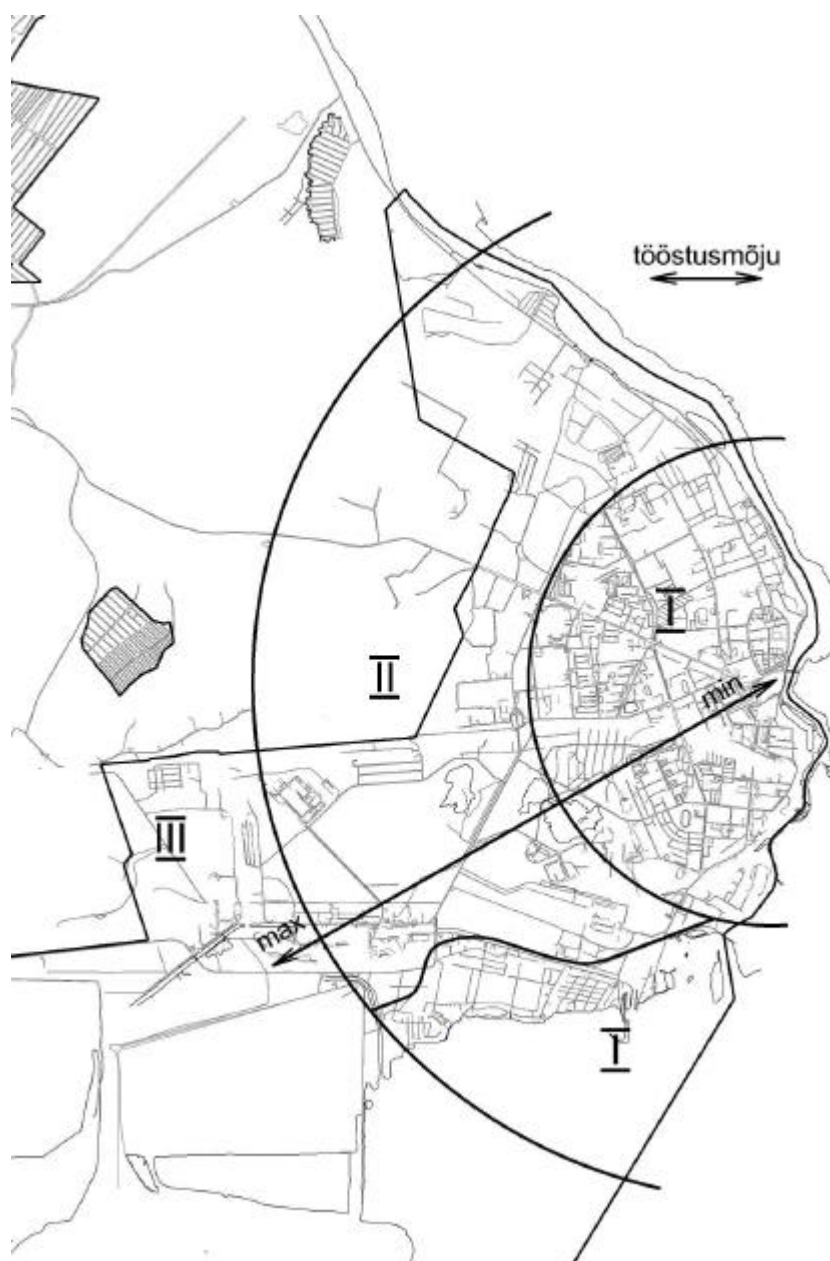
- ❑ Kvaliteetruumis paiknev ärimaa – peamiselt kontorimaastikud ja avalik teenindus, jaekaubandus;
- ❑ Lokaalsed keskused Suthoffi, Pähklimäe ja Siivertsi linnaosadesse –peamiselt äriteenindus;
- ❑ Hulgikaubanduse piirkond tööstusmaa asemel Rahu tänava piirkonnas, Tallinna mnt ja raudtee vahelises lõigus;

Lisaks võimaldatakse äriteeninduse teket elamupiirkondades, andes elamupiirkondadele ärimaa kõrvalfunktsiooni. Segafunktsiooniga alade teke on määratletud käidavamate teede lähedusega (vt "võileivaalade skeem")



Tööstusalad

Narva linna tööstusalade territoriaalsel arengul lähtutakse tööstuse väljaspoole avalduva mõju aspektist. Tööstus, mille mõju ei välju hoone piiridest, võib paikneda ka kesklinnas (välja arvatud kvaliteetruum, kus muud funktsioonid on otstarbekamad). Krundi piirest väljaspoole ulatuva olulise mõjuga tööstusettevõtteid peavad paiknema linna edelapiirkonnas teispool puhvertsooni. Mõju ulatust väljendatakse mõjugradientidega. Mõjugradiendid lähtuvad kehtivatest normatiividest (vahemikus mõju puudub kuni maksimaalne kehtivate normatiividega lubatud mõju), lubatav mõju suureneb kesklinnast edelasuunas kaugenedes.



Tulenevalt tõenäolistest muudatustest linna majandusstruktuuris, mis eelkõige väljenduvad teenindussektori kasvus, toimub kvaliteetruumis järkjärguline tootmiskaare sihtstarbe asendumine ärimaa funktsiooniga.

Linna lõunaosas paiknevate tootmiskaare kasutamise intensiivsus tuleb tõsta, mujal paiknevate tootmiskaare kasutamine toimub polüfunktsionaalsel "võileiva" meetodil.



Elamualad

Lähtuvalt hetkesituatsioonist ja tõenäolistest trendidest kavandatakse uuselamumaa Narva linnas nii väikeelamumaana kui ka korruselamumaana. Tagamaks linna elamualade ööpäevaringne kasutus ning vähendamaks päevast liiklusintensiivsust, kavandatakse elamualade äri-, tootmise ning ühiskondlike hoonete kõrvalfunktsioonide andmine. Kavandatavad uued korruselamud tuleb rajada "võileiva" meetodil, kusjuures kvaliteetruumid ei anta maadele tootmismaa kõrvalfunktsiooni. Olemasolevatel ja kavandatavatel korruselamumaadel tuleb anda terviklik õuealade lahendus – haljastus, parkimine, laste mänguväljakud.

Puhkealad

Edasise arengu kavandamisel on eesmärgiks seatud linnaelanikele esmaste rekreatsioonivõimaluste tagamine jalakäigutee kaugusel. Rohekoridorid peavad ühendama elamualasid ja töö- ning teeninduspiirkondi. Suurendada tuleb rekreatsioonivõimaluste mitmekesisust, eelkõige haljasaladele lisaväärtuste - valgustatud jooksu- ja suusarajad, golfiväljakud, puhkepargid veekogude ääres koos veesõidukite laenutamise võimalustega, maastikuratta ja motokrossi rajad - leidmise teel. Samuti kavandatakse spetsiifiliste atraktsioonide (näiteks ca meetrikõrguste malenditega vabaõhu maleväljak Kerese parki) rajamist. Veekogude - jõgi, veehoidla, tiigid Paemurru linnaosas - äärde tuleb rajada supuskohad.

Lisaks väljakujunenud avaliku kasutusega rohealade (parkide) võrgustikele ja kulissihaljastuse süsteemile nähakse ette ökoloogilise funktsiooniga haljasvõrgustiku tekkimine/säilimine, mis hõlmab ka suletud alasid (tööstus- ja eramualad). Kõrghaljastuse rajamine on vajalik siis, kui on tegemist kulissiga või ala on ökoloogilise võrgustiku osa.

Rohestruktuurid

Käesolev üldplaneering jätkab eelnevate haljastuse planeerimisdokumentide ning aastakümnetega/sadadega rajatud haljastuse süsteemi edasiarendamist. Peamiseks eesmärgiks on rohestruktuuride loomine/säilitamine, mis kõige optimaalsemalt tagaks erinevate rohestruktuuride poolt täidetavate funktsioonide (ökoloogiline, puhke, esteetiline jm) elluviimise, arvestades kaasaegse linna tingimusi ja loodusteaduslikke seisukohti.

Rohestruktuuridena käsitletakse käesolevas töös kõiki looduslikke ja pool-looduslikke taimekooslusi olenemata konkreetsest liigilisest koostisest, maakasutusest või maaomandist. Rohevõrgustik tevikuna moodustab ökoloogilise võrgustiku, kuna nii hooldatud avalikud pargid, eramute aiahaljastus kui ka jäätmaade võsa etendab analoogset rolli erinevate saasteainete (autoliiklus, tööstussaaste) neutraliseerimisel/puhverdamisel. Lisaks ökoloogilisele funktsioonile täidab mitmesugust liiki haljastus muid funktsioone – avalikud puhkealad (näiteks pargid ja kallasrada), piiratud kasutusega puhkealad (näiteks eramute aiad), esteetilised ja kujunduslikud elemendid (pargid, lilleklumbid, koduaiad jm), spetsiifilist taimkatet nõudvad tegevused (jalgpallistaadionid) ning muudki.

Rohestruktuuride planeerimisel on eesmärgiks seatud haljastuse erinevate funktsioonide (ökoloogiline puhverala/ökovõrgustik, negatiivseid keskkonnamõjusid leevendavad kulissid, haljastatud puhkealad ning linnamiljöo kujundus) täitmise optimaalne kombineerimine. Rohevõrgustiku loomisel püütakse kasutada võimalikult palju olemasolevaid rohealasid.

Rohestruktuuride planeerimisel on esmaseks **ökoloogiline võrgustik**, mis kohati toimib samaaegselt ka muude funktsioonide täitjana (näiteks puhkealadena või kulissihaljastusena teede ääres) ja/või toetab väljaspool peamisi ökovõrgustiku koridore paiknevat rohelist. Ökovõrgustiku kandvad koridorid peaksid olema piisavalt laiad ja olema omavahel katkematult seotud (st. moodustama võrgustiku). Sealjuures pole oluline, kas ökovõrgustiku peakoridor asub linna-, era- või riigimaadel, peamine on koridoriks fikseeritud alal haljastuse säilimise tagamine. Kasutamaks efektiivselt linnaruumi ning haljastuse hooldamise vahendeid,



on mõistlik ökovõrgustiku koridore kasutada ka muude haljastuse eesmärkide (puhkealad, linnakujundus, reostuse neutraliseerimine) täitmiseks.

Kvaliteetsete **puhkeotstarbeliste rohealade** (eeskätt pargid) planeerimisel arvestati, et need peaksid olema kättesaadavad jalakäigutee kaugusel kõikides linna piirkondadest. Puhkealade planeerimisel lähtuti tänaseks väljakujunenud puhkepiirkondadest ning trendidest uute alade tekkimisel. Puhkealade atraktiivsuse tõstmiseks ja kasutamisevõimaluste mitmekesistamiseks tuleb tagada kergranspordi lihtne ja meeldiv ligipääs, ajaviite konstruktsioonid (rularennid, välimale jne), istepingid, laste mänguplatsid ning turvalisus.



Erinevat liiki inimtekkelise reostuse leevendamiseks nähakse ette mitmesugused **puhveralad** ja **kulissid**. Suurema liiklusega teede/tänavate ääres toimivad sellena puiesteed. Tootmistsoonidest lähtuva negatiivse mõju leevendamiseks tuleb rajada kõrghaljastus (näiteks Paemurru puhkeala lõunaossa).



1.6 Kestva ja säästva arengu tingimuste määratlemine

Narva linna üldplaneeringu juures tuleb silmas pidada järgmisi põhimõtteid:

- Territoriaal-majandusliku arengu kavandamise eesmärgiks peab olema inimese elukeskkonna kvaliteedi tõstmine samaaegselt looduskeskkonna tasakaalu säilitamisega.
- Säästva arengu seadus sätestab, et linnade arengukavad ja üldplaneeringud peavad lähtuma säästva arengu seadusest.
- Kestev ja säästev areng on võimalik, kui omandatakse kõikehõlmav mõtteviis säästva arengutee valiku tegurite ja asjaolude arvestamisel ning otsuste langetamine madalaimal võimalikul haldustasandil, kus see tootab parimat tulemust.
- Oluline on jagatud (valitsus ja riigiasutused, kohalikud omavalitused, ettevõtted, organisatsioonid, inimesed) vastutus: (1) mitmekesise ja elujõulise majanduse olemasolu ja toimimise eest, ning (2) igale inimesele rakendus- ja töövõimalusi pakkuva hariduse võimaluste eest.

Narva linna üldplaneeringu rakendamise seisukohalt on olulised järgmised asjaolud, mis tagavad planeeringu vastavuse kestva ja säästva arengu tingimustega:

- Säästva arengu koostöövõrgustiku toimimine erinevate planeerimis-, projekteerimis-, ehitus- ja elukorraldusprotsesside etappides. Üldplaneeringu elluviimise administratiivne süsteem sisaldub üldplaneeringu rakenduskava ettepanekus (üldplaneeringu IV köide).
- Üldplaneeringus kehtestatud põhimõtete sisuline, juriidiline ja finantspoliitiline seotus teiste kehtivate strateegiliste plaanidega, sh. seaduste, arengukavade, investimisplaanide, detail- ja teemaplaneeringute ja eelarvetega. Nimetatud seosed on toodud üldplaneeringu rakenduskava ettepanekus (üldplaneeringu IV köide).
- Kuna planeeringu elluviimine sõltub iga üksikindiviidi jõupingutustest, on vajalik avalikkuse järjekindel kaasamine strateegiliste plaanide koostamisse ja rakendamisse.
- Keskkonnamõtjude hindamise protseduuri juurutamine säästva ja tasakaalustatud ehituspoliitika realiseerimisel.

Üldplaneeringu põhimõtted lähtuvad järgmistest strateegilistest dokumentidest:

1. Eesti keskkonnastrateegia (12.03.1997.a):

- keskkonnateadlikkuse ja keskkonnahoidliku tarbimise edendamine;
- keskkonnahoidlike tehnoloogiate arendamine;
- energeetika negatiivse keskkonnamõju vähendamine;
- õhukvaliteedi parandamine, sealhulgas sõidukigaasiheite vähendamine;
- jäätmekäitluse arendamine, jäätmete tekke vähendamine ja taaskasutuse stimuleerimine;
- jääkreostuse likvideerimine;
- põhjavee säästev kasutamine ja kaitse;
- pinnaveekogude ja rannikumere kaitse ning veekogude ratsionaalne kasutamine;
- maastike ja elustiku mitmekesisuse säilitamine;
- tehiskeskkonna muutmine inimsõbralikumaks.

2. Rahvatervise seadus (14.06.1995 a.)

Üldplaneeringu eesmärk lähtuvalt rahvatervise seadusest on inimese tervise kaitsmine ja haiguste ennetamine, mis saavutatakse riiklike ja omavalitsuslike abinõude süsteemiga. Peamiseks ülesandeks on tervisele ohutu elukeskkonna loomine, mida saab teostada läbi üldplaneeringu.

Elukeskkonna ja tervisekaitse põhinõuded:

- Inimene ei tohi ohustada teise inimese tervist oma otsese tegevusega või elukeskkonna halvendamise kaudu;



- ❑ elanike poolt tarbitav joogivesi peab olema tervisele ohutu;
- ❑ ehitised, rajatised ja transpordivahendid peavad olema projekteeritud ja ehitatud nii, et nende sihipärane kasutamine soodustaks tervise säilimist ning arvestaks liikumispuudega inimeste vajadusi;
- ❑ õppe- ja tööttingimused peavad olema tervisele kahjutud.

3. Säästva arengu seadus.

- ❑ tervisliku elukeskkonna loomine (puhas õhk, puhas vesi, reostumata pinnas, korraldatud jäätmemajandus jne.), sealhulgas kõikide linnaosade varustamine puhta joogiveega;
- ❑ linna majanduse planeerimine keskkonda säästvas suunas, rahuldades praeguse elanikkonna huve, kahjusta-mata järeltulevate põlvkondade huve;
- ❑ tööstuse ja ettevõtluse planeerimisel keskkonna kahjustuste ennetamine ja vältimine, pöörates tähelepanu põhjustele, kuna tagajärgede likvideerimine on tunduvalt kallim;
- ❑ puhkevõimaluste loomine kasutamata mere rannaaladel ja jõe kallastel.

Narva üldplaneeringu ülesanded lähtuvalt säästva arengu põhimõtetest:

- ❑ Keskkonda kahjustava tööstuse muutmine keskkonda säästvaks teostada läbi uute planeeringutingimuste, kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid.
- ❑ Ettevõtluses kasutatava materjalide ja energia voogude vähendamine, jäätmete vähendamine ja kogumise korraldamine, sealhulgas tööstuse ja militaarobjektide jääkreostuse likvideerimine.
- ❑ Saasteainete emissiooni vähendamine, sealhulgas puhastusseadmete ja kanalisatsioonivõrgu planeerimine ja arendamine. Puhastusseadmed tuleb planeerida ka sadevete väljalaskudele.
- ❑ Tööstusalade väljanägemine ja heakorrastus peab olema esteetiline.
- ❑ kasutada olemasoleva hoonestust, eriti ühiskondlikke hooneid võimalikult otstarbekalt.



1.7 Üldplaneeringu keskkonnamõtjude hindamine

Keskkonnamõtjude hindamine (edaspidi ka KMH) on protsess, mille eesmärgiks on selgitada välja, kirjeldada ja hinnata kavandatava tegevuse eeldatav mõju keskkonnale ning leida selle mõju vältimise või leevendamise võimalusi ja sobivaim lahendusvariant kavandatava tegevuse elluviimiseks.

Narva linna üldplaneeringu koostamisel toimus keskkonnamõtjude hindamine sama-aegselt planeerimisega, mis on kaasaegse planeerimise heaks näiteks. Planeerimisprotsessi ja keskkonnamõtjude hindamise samaaegsust nõuab ka planeeringuprotsessi ajal 2001. a 1. jaanuaril jõustunud Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnaauditeerimise seadus (RT I 2000, 54, 348).

Narva linna üldplaneeringu keskkonnamõtju hindamise kõige üldisemaks eesmärgiks on käesoleval momendil teadaoleva informatsiooni ja olemasolevate tingimustega parima võimaliku üldplaneeringu koostamisele kaasaaitamine. Parim võimalik tähendab sealjuures linna ressursside (linnaelanike ja külaliste raha, aeg ja elukvaliteet, looduslikud ja ehitatud objektid, linnavalitsuse eelarve, ivnestorite raha jm) kasutamist sellisel, et loodav heaolu (majanduslik kasu, linnaelanike ja külaliste rahulolu, loodus- ja kultuuriväärtuste säilimine) oleks maksimaalne.

Lisaks nimetatule on KMH eesmärgiks muuta üldplaneering paremini arusaadavaks laiale avalikkusele. KMH aitab selgitada, kuidas ja miks jõuti lõppliku planeeringulahenduseni.

Töö metoodika

Keskkonnamõtju hindamise protseduur on maailmas aastakümnete jooksul välja kujunenud ja tegemist on suhteliselt standartse protsessiga. Samal ajal on protsessi sees kasutatavate metoodikate valik äärmiselt lai, väidetavalt on olemas sadu KMH metoodikaid. Veelgi vähem väljakujunenud on KMH metoodikad planeeringutele (nn. strateegiline keskkonnamõtjude hindamine -*Strategical Environmental Assessment*). Käesoleva töö puhul järgiti Eesti seadusandluses kehtestatud nõudmisi KMH läbiviimiseks, teiste riikide kogemusi ning rakendati Hendrikson & Ko varasemaid kogemusi üldplaneeringute ja strateegiliste detailplaneeringute valdkonnas (Pärnu, Tallinn, Narva-Jõesuu, Kuressaare, Paide, Suure-Jaani jt) ning teiste firmade ja omavalitsuste kogemusi nii Eestis kui mujal maailmas.

Narva üldplaneeringu KMH saab jagada järgmisteks etappideks:

1. Keskkonnaülevaate koostamine
Lähteandmete kogumine, süstematiseerimine ja analüüs. Olemasoleva situatsiooni kirjeldus. Teemakaartide vormistamine. Tähtsamate mõjufaktorite (võtmetegurite) väljaselgitamine, nende süvendatud käsitlemine. Narva looduskeskkonna ja seda mõjutavate tegurite analüüs.
2. Alternatiivsete planeerimisettepanekute keskkonnamõtjude hindamine.
Pidev koostöö ja seisukohtade/ideede vahetamine teiste planeeringuprotsessis osalejatega. Alternatiivide hindamine ja uute alternatiivide väljapakumine. Alternatiivsete leevendavate meetmete esitamine planeeringualternatiividele.
3. Planeerimisettepaneku (lõpliku versiooni) keskkonnamõtjude hindamine, negatiivsete keskkonnamõtjude leevendavate meetmete väljatöötamine, planeeringu rakendamise lisatingimuste määratlemine ning planeeringu rakenduskava ettepanekute väljatöötamises osalemine
4. KMH aruande vormistamine/integreerimine üldplaneeringu dokumendiga ning osalemine planeeringu avalikel aruteludel/avalikul väljapanekul.



Koostatud Narva linna üldplaneeringu keskkonnaülevaade on esitatud üldplaneeringu I köites *Narva linna üldplaneering - Ülevaade olemasolevast olukorrast*.

Oluliseim osa keskkonnamõju hindamise tööst seisnes planeeringualternatiivide pidevas hindamises, leevendavate meetmete väljatöötamises, täpsustavate tingimuste fikseerimises ning täiendavate alternatiivide väljatöötamises planeeringuprotsessi maakasutusstrateegia kujunemise ning maakasutusplaani koostamise etapis.

Parema ülevaate saamiseks planeeringu ettepaneku ja osade analüüsitud alternatiivide keskkonnamõjudest on keskkonnamõjusid käsitlevad lõigud esitatud läbi kogu käesoleva üldplaneeringu kõigis köidetes vastavalt dokumendi üldisele struktuurile.

Keskkonnamõju hindamise avalikustamine toimus koos planeeringu avalikustamisega vastavalt planeerimis- ja ehitusseaduse nõuetele.



II ÜLDPLANEERINGUGA PLANEERITAVAD MUUDATUSED

2.1 Linna põhistruktuur

2.1.1. Põhimõtted

Linna põhistruktuuris säilib jaotumine elamupiirkondadeks põhjaosas ning tööstuslikeks aladeks linna lõunaosas. Olulise täiendusena kavandatakse ulatuslike puhketerritooriumite rajamist raudteest lõuna poole - Paemurru puhkepargi tiikide ümbrusesse ning Kadastiku puhkeala Elektriijaama teest lääne poole - ning seega siiani monofunktsionaalsete tööstusalade mitmekesistamist. Puhketerritooriumite ning tööstusalade vahele on ette nähtud kõrghaljastusega puhvertsoonid.

Põhjapoolne elamispiirkond laieneb piki Narva-Jõesuu suunda kuni linna piirini täiendava väikeelamumaa reserveerimise läbi. Linna kompaktsust säilitab Tallinna maanteest lõuna poole jäävate garaaž ühistute funktsioonide muutmine ärimaaks. Linna läänepiirile Tallinna maanteest lõuna poole on kavandatud puhkeala koos võimaliku staadioniga. Nimetatud alade kavandamine muudab linnaruumilist esmamuljet Narvast oluliselt avatumaks ja sõbralikumaks.

Üldplaneeringuga kavandatakse transiitliikluse juhtimine linnast läbi piki raudteed rajatava uue maantee kaudu. Esialgse alternatiivide analüüsi põhjal lubatakse sõiduautode linna sissesõit piki Tallinna maanteed. Vastavalt Maanteede projekteerimismääruse (TSMm RTL 2000, 23, 303) § 1.2.1 lõikele 4 tuleb keeruka ja suuremahulise liiklusrajatise ehitamise otstarbekuse üle otsustamiseks üldplaneeringu koostamise eel või ajal teha tasuvusarvutus ning teostatavusuuring. Nimetatud uuringud on lülitatud üldplaneeringu rakenduskava ettepanekusse.

Keskkonnamõju hindamine

Linna väljakujunenud elamu (põhjas) ja tootmisalade (lõunas) piirkondade edasiarendus on keskkonnamõjude puhul summaarselt positiivne. Selline areng võimaldab korrastada linna lõunapoolsed ekstensiivselt kasutatavad tootmiskaad ja tühermaad, mis vastasel juhul tekitaksid mitmesuguseid keskkonnanõude (N: omavalilised prügilad). Siiski on oluline minimeerida sellise polaarse paigutusega tekkivad negatiivsed keskkonnaaspektid – suurenevast transpordist (töökohtade ja elukohtade vaheline igapäevane liiklus) tulenevad mõjud (atmosfäärireostus, müra, vibratsioon jm) ning valdavate tuulte suhtes ebasoodsalt paiknevad tootmisalad. Leevendavateks meetmeteks on hästifunktsioneeriv liikluskorraldus, kergtransporditrossid, ühistranspordipoliitika, rohevõrgustiku rajamine ja muud võtted.

Raudteest lõuna poole planeeritavad puhke- ja rohealad on positiivse keskkonnamõjuga. Puhkealade lõunapoolses osas on vajalik rajada kõrghaljastust, mis moodustaks puhvertsooni arendatavate tootmiskaade ning puhke- ja elurajoonide (Paemurru, Kreenholm) vahele. Kadastiku tiikide supluskohtade kasutamisel tuleb tagada vastavad tervisekaitseõuded (*Tervisekaitseõuded supelrannale ja suplusveele* RTI 2000, 64, 407).

Linna elamualade laienemisel pikki jõe äärt põhjapoolsele tuleb tagada jõe kalda minimaalne kahjustamine. Võimalikele ehituskeelu võõndi vähendamiseks aladele tuleb teostada keskkonnamõju hindamine detailplaneeringu staadiumis. Uued elamupiirkonnad tuleb varustada kanalisatsiooniga või muul moel (N: individuaalsed reoveepuhastid) tagada heitvete puhastamine enne keskkonda suunamist. Piirkonna detailsemal ehitustegevuse planeerimisel tuleb arvestada vahelduvate ehitusgeoloogiliste tingimustega, kuna osaliselt paiknevad uued elamupiirkonnad klindialusel alal ja jõeäärses tsoonis (kõrge pinnavesi, ebastabiilne pinnas jm).



Tallinna maanteest lõunasse jäävate garaažide muutmine ärimaaks on keskkonnamõju vähendav planeeringuettepanek. Kuna garaažides teostatav autode remont ja mitmesuguste ainete (akud, õlid jm) ladustamine on aja jooksul tõenäoliselt tekitanud pinnasereostuse, siis tuleb piirkonna arendamisel detailplaneeringu staadiumis teostada keskkonnamõjude hindamine ja vajadusel pinnasereostuse uuring/keskkonnamõju audit.

Staadioni rajamine Tallinna maantee ääres on keskkonnamõjude suhtes neutraalne. Näiliselt ebasoodne asend- kaugel linnakeskusest- on leevendatud hea paiknemisega olemasolevate ja arendatavate/planeeritavate liikluskoridoride ääres ja seetõttu ei ole staadioni rajamisega kaasnev liikluskoormus oluliselt keskkonnamõju (atmosfäärireostus, müra, vibratsioon) halvendav. Narva linnast väljaulatava tõmbega ürituste (suuremad turniirid, kontserdid jms) puhul hoitakse ära staadionile saabuvate külastajate asjatu sattumine linnakeskusesse.

Transiitliikluse juhtimine läbi linna mööda planeeritavat teed paralleelselt raudteega toob kaasa nii positiivseid kui negatiivseid keskkonnamõjusid. Konkreetsemalt käsitletakse antud teemat peatükis 2.2.

2.1.2 Linna jaotumine linnaosadeks

Üldplaneeringu koostamise käigus peeti otstarbekaks linna jaotamist analüüsi piirkondadeks, mis võimaldaks teostatavat linnaruumi analüüsi ning üldplaneeringuga sätestatavaid tingimusi detailplaneeringutele võimalikult üksikasjalikult edasi anda. Analüüsi piirkondadel põhinev käsitlus (vt üldplaneeringu III köide) muudab planeeringu kasutamise huvilisele lihtsaks ning vähe aeganõudvaks.

Narva linna analüüsi piirkondade määratlemise aluseks olid ajaloolised linnaosad, nõukogude perioodil kasutusel olnud mikrorajoonid ning linnaelanike poolt kasutatavad linnapiirkondade nimed. Piirkondade eristamisel pöörasid planeerijad eritähelpanu alade funktsionaalsele homogeensusele ning sisulisele samailmelisusele, mis lihtsustas oluliselt edasist tööd.





2.2. Teed, liiklus ja transport

2.2.1 Üldpõhimõtted

Vastavalt Eesti projekteerimisnormide (edaspidi EPN) eelnõule linnatänavate kohta, peab tänavavõrgu planeerimisele ja tänavate projekteerimisele eelnema linna põhiülesannete ja klassi kindlakstegemine. Narvat võib perspektiivselt käsitleda lähtuvalt EPN-s toodud liigitusest kui polüfunktsionaalset, elanike paiknemiselt ja halduskorralduselt liigendatud ning teenindatava ala elanikelt suure keskuse funktsioonidega linnaks.

Liikluskorralduse üldised põhimõtted

Linna liikluskorraldus peab lahendama järgmisi eesmärgi:

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

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

Tänavate liigitus, eritasandiliste ristmike ja ristete asukohad

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 tänav- ja teedevõrk jaotatakse ülesande järgi magistraalideks ja juurdepääsudeks. Vastavalt EPN eelnõule nr 17 peavad magistraalid tagama sõitjatele kiire, sujuva ja ohutu ühenduse elu- ja töökohtade, piirkonnakeskuste ja linnakeskuse vahel. Juurdepääsud peavad tagama vahetu ühenduse valdustele ja ühendama neid kõrgema liigi tänavatega.

Magistraalid jagunevad:

- kiirteed
- põhitänavad (-teed)
- jaotustänavad

Juurdepääsud jagunevad:

- kõrvaltänavad
- veotänavad (-teed)
- kvartalisised tänavad
- jalgtänavad
- jalgteed

Liiklust teenindavate tänavate tehnilised omadused

Omadus	Magistraalid		
	Kiirteed	Põhitänavad (-teed)	Jaotustänavad
Projektkiirus, km/h	90 80 70	80 70 50	70 60 50
Tavaline kiiruspiirang, km/h	80 70 60	70 60 50	60 50 40
Ristumised	Valdavalt eritasandilised	Valdavalt ühetasandilised	Valdavalt ühetasandilised
Ühistranspordi liinid	Esinevad	Esinevad	Esinevad
Ühistranspordi peatused	Väljaspool läbivõiduradasid	Valdavalt taskus	Valdavalt taskus
Pikisuunaline jalgliiklus	Ei esine	Esineb	Esineb
Raske veoliiklus	Esineb	Esineb	Esineb
Linna läbiv autoliiklus	Esineb	Esineb	Erandina
Linnasisene autoliiklus	Esineb	Esineb	Sage
Ligipääs valdustele	Ei esine	Esineb	Esineb
Peatumine	Ei esine	Erandina	Esineb
Parkimine	Ei esine	Ei esine	Ei esine



Omadus	Juurdepääsud				
	Kõrvaltänavad	Veotänavad (-teed)	Kvartalisisesed tänavad	Jalgtänavad	Jalgteed
Projektkiirus, km/h	30 40 50	50 40 30	20 30 -	20	20-30*
Tavaline kiiruspiirang, km/h	30 40 50	50 40 30	20 30 -	20	-
Ristumised	Samaliigilise tänavaga ja jaotustänavaga ühetasandilised				
Ühistranspordi liinid	Erandina	Esineb	Ei esine	Erandina	Ei esine
Ühistranspordi peatused	Valdavalt sõidurajal	Soovitavalt taskus	Ei esine	Erandina	Ei esine
Pikisuunaline jalgliiklus	Esineb	Esineb	Esineb	Sage	Sage
Raske veoliiklus	Erandina	Sage	Erandina	Erandina	Ei esine
Linna läbiv autoliiklus	Ei esine	Ei esine	Ei esine	Ei esine	Ei esine
Linnasisene autoliiklus	Erandina	Erandina	Ei esine	Ei esine	Ei esine
Ligipääs valdustele	Sage	Sage	Sage	Esineb	Ei esine
Peatumine	Esineb	Esineb	Esineb	Erandina	Ei esine
Parkimine	Esineb	Erandina	Esineb	Erandina	Ei esine

Ristmike tüübi valikul lähtutakse esmalt lõikuvate tänavate funktsionaalsest liigist ja seejärel lõikuvate voolude liiklussagedusest.

Sildade asukohad

Sildade asukohtadeks Narvas jäävad:

- ⇒ olemasolev Kreenholmi saare sild
- ⇒ praegune raudtee sild (laiendada, rekonstrueerida)
- ⇒ Peetri platsi sild
- ⇒ rajatav Väikese saare sild

Ühistranspordi liigid, marsruudid ja terminaalid

Käesoleva üldplaneeringu 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 peatused ei fikseerita.

Linnadevaheliseks kaugtranspordi liikideks jäävad kaugbussid ja rongid. Kaugliinide autobussijaama ning raudteejaama asukohta üldplaneeringuga ei muudeta. Ühistranspordi arengu täpsemaks kavandamiseks on vajalik koostada ühistranspordi arengukava, mille käigus uuritakse ka seniste bussimarsruutide otstarbekust.

Ühistransport - keskkonnamõju hindamine

Linnasisese ühistranspordi arendamine on positiivse keskkonnamõjuga, kuna seeläbi väheneb autoliikluse kasutamise vajadus, mis läbi omakorda väheneb summaarne negatiivne liikluskõrge (heitgaasid, müra jm). Minibusside süsteemi rakendamine tõstab ühistranspordi teenuse kvaliteeti veelgi ning on üldiselt keskkonnasõbralikum kui sõiduautode kasutamine. Lisaks otsesele liiklussaaste vähendamisele saab tänu kvaliteetsele ühistranspordile ja aktiivsele kergtranspordile vähendada parkimisvajadust ja seeläbi muuta kogu linnaruumi kasutamine efektiivsemaks ja kvaliteetsemaks. Ühistranspordi arendamisel tuleb pöörata tähelepanu busside tehnilisele seisukorrale.

Bussi- ja rongijaama asukoht on arvestades kaugliinide suunda (Narvast praktiliselt ainult lääne suunas) justkui tupik, kuhu bussid (ka väikesemahuline rongiliiklus) sõidavad läbi kogu linna sisse ja välja. Üldplaneeringu alternatiivina arutati ideed tuua bussijaam linna lääneossa peamiste liikluskorraldajate lähedusse, vähendamaks busside sõitu läbi linna edasi-tagasi praegusesse bussijaama. Alternatiivi põhiideeks oli asjaolu, et suur osa reisijaid elab linna lääne ja põhjapoolsetes elamurajoonides, mis paiknevad bussijaamast suhteliselt kaugel ning seetõttu tekitab elanike bussijaama jõudmine täiendavat liikluskõrget.



Planeeringulahendusena pakuti lõpuks välja siiski bussijaama ja raudteejaama jätmise praegusesse asukohta ja nende funktsionaalse koostoitimise tagamine. Keskkonnamõtjude aspektist on busi- ja rongijaama jätmise praegusesse asukohta pigem positiivse keskkonnamõtjuga, kuna linna üldplaneeringu üldises visioonis nähakse ühe oluliseima arenduspiirkonnana linnas justnimelt Joaoru linnaosa ning kaugliinide transpordisõlm elavdab kindlasti piirkonna arengut. Kvaliteetse ühistranspordisõlme paiknemine linna arengukeskuse läheduses muudab kaugmaa ühistranspordi linnade vahelistel reisiridel atraktiivseks ning aitab vähendada linnadevahelist autoliiklust. Linna lääne- ja põhjaosas elavate/töötavate inimeste paremaks teenindamiseks on mõistlik korraldada linnadevaheliste busside peatumine ka Tallinna maantee ääres (Kangelaste ja Tiimanni vahelisel lõigul).

Parkimiskohtade planeerimise üldised põhimõtted

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

Minimaalne parkimiskohtade vajadus Narva linnas tuleb määrata järgnevate normatiivide alusel (EPN 17):

Ehitise liik	Ehitise asukoht		
	Linnakeskus	Vahevöönd	Äärelinn
1. Asutused			
⇒ uus, suure külastajate arvuga	1/140	1/80	1/50
⇒ uus, väikese külastajate arvuga	1/300	1/160	1/80
⇒ olemasolev, suure külastajate arvuga	1/300	1/100	1/60
⇒ olemasolev, väikese külastajate arvuga	1/500	1/200	1/90
2. Kõrgkool, ametikool	1/500	1/150	1/100
3. Gümnaasium, põhikool	1/1000	1/200	1/150
4. Lastekodu	1/600	1/300	1/200
5. Tööstusettevõtte ja ladu	1/500	1/300	1/150
6. Sõiduautode teenindusjaam	1/90	1/60	1/50
7. Kauplused			
⇒ uus	1/150	1/80	1/50
⇒ olemasolev	1/180	1/100	1/60
8. Hotell	1/500	1/200	1/100
9. Restoran, kohvik	1/500	1/200	1/100
10. Koolituskeskus, õppijate ühiselamu	1/600	1/200	1/150
11. Muud ühiselamud	1/1000	1/350	1/200
12. Haigla, polikliinik	1/300	1/200	1/100
13. Hooldusasutus, vanadekodu	1/500	1/300	1/200
14. Teater, kontserdisaal	1/300	1/120	1/80
15. Kino, kirik	1/500	1/180	1/100
16. Näitus, muuseum, raamatukogu	1/500	1/200	1/120
17. Spordisaal, ujula	1/100	1/50	1/25
18. Tribüün	1/250	1/100	1/50
19. Paadisadam (paadile)	1/10	1/3	1/2

Märkus: Messid, lõbustuspargid jms erikalkulatsiooni alusel





Parkimistsoonid

I - linnakeskus

II - vahevöönd

III - äärelinn

Planeerimisprojekti leetakse parkimiskohtade arv valemiga:

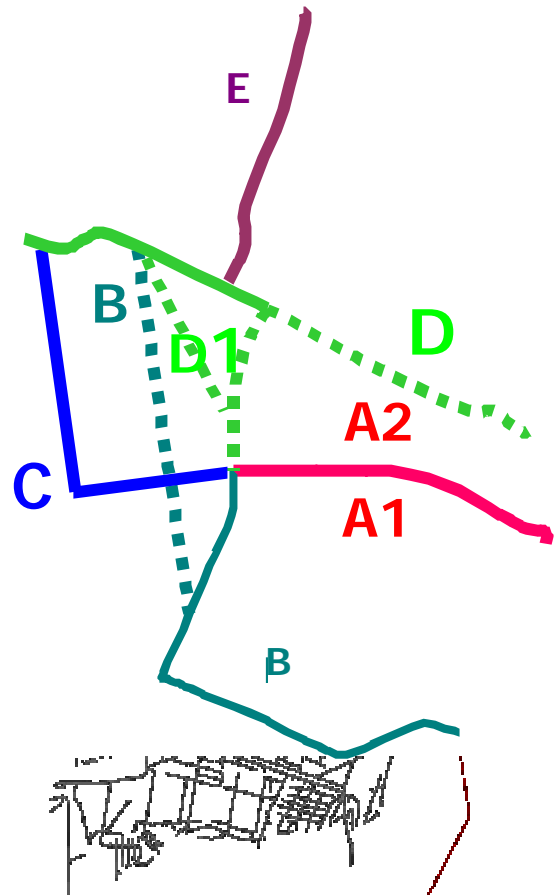
$$P = A \times n$$

kus

P - parkimiskohtade arv

A - suletud brutopind

n - parkimisnormatiiv



Erinevaid variante vaagides toodi välja järgmised poolt- ja vastuargumendid:

A plussid

- 1) ühendus Venemaaga soodne (kehtiv kokkulepe)
- 2) ühine tollipunkt raudteega
- 3) silla ehitamine kõige odavam (vahemaa väikseim, maa tugev, geoloogilised tingimused selged ja soodsad)
- 4) ressursivoog jääb linna
- 5) trassiteenindus ühtib linna teenindusega
- 6) elavdab problemaatilisi rajoone linnas (Oru tn, Paemurru)
- 7) kasutab olemasolevat transpordikoridori

miinused

- 1) rohkete peale- ja mahasõitude rajamine
- 2) süvendab lõhet linnaruumis
- 3) nõuab lammutusi, piirdeid
- 4) nõuab raudtee ülesõitude rajamist
- 5) võib tekkida probleeme maa omandiga
- 6) mõningane liiklussaastest tulenev keskkonnaseisundi halvenemine

A 1 plussid

- 1) siiani ebamäärase linnaruumi korrastamine,
- 2) olemasoleva vaba maa rohkus

miinused

- 1) mõningane liiklussaastest tulenev keskkonnaseisundi halvenemine

A 2 plussid

- 1) lähemal kesklinnale

miinused

- 2) vabu maid vähe

B plussid

- 1) teed ja läbipääsud on olemas, laiendamine ei ole probleem
- 2) elavdab äripiirkondi (hotellid, trassiteenindus); sadama tegevust; tööstuspiirkondi (aitab kaasa tööstuse linnast väljaviimisele)
- 3) mõjutab vähe elamupiirkondi ja ka puhkepiirkondi
- 4) vähe on ristumisi olemasoleva teedevõrguga

miinused

- 1) ei ole vastuvõetav Vene poolele
- 2) nõuab olulisi struktuurimuudatusi
- 3) nõuab uue tollipunkti ja silla rajamist
- 4) linna elanikele toob vähe kasu, linna teenindust ei elavda
- 5) trass on pikem
- 6) geoloogilised tingimused on ebaselged

C plussid

- 1) geoloogiliselt head tingimused
- 2) võimalus ühendada trassiteenindus ja võimalik laomajandus plaanitava raudtee logistikakeskusega
- 3) võimalik positiivne mõju Olgina linnaosale

miinused

- 1) Vaivara valla seisukoht ebaselge
- 2) juhib tähelepanu südalinnalt kõrvale piirkondadele, millest turist ei pruugi huvituda
- 3) uue trassi rajamine kallid



<p>D <u>plussid</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) olemasolev trass, laiendamine võimalik 2) moodustab ringtee, ümbersõidu 3) annab võimaluse arendada äriefunktsiooni senistes garaaž ühistutes linna sõiduks ei ole vaja trassilt maha pöörata, "linna tuled meelitavad" 4) ilmselt ei teki olulisi maa omandi probleeme 	<p><u>miinused</u></p> <p>elamute lähedus</p>
<p>D 1 <u>plussid</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) otsem tee 2) elamud jäävad kaugemale 	<p><u>miinused</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uue trassi rajamine kallim
<p>E <u>plussid</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) liiklus suunatakse kesklinnast mööda 	<p><u>miinused</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uue trassi rajamine kallis 2) jõgi sellel kohal lai, silla rajamine väga kallis 3) võib juhtida ressursivoo linnast mööda

2.2.3 Tänavad ja teed - üldplaneeringu ettepanekud

Transiiditrasside alternatiivide analüüsi tulemusena osutus sobivaimaks variant A1, mille järgi juhitakse transiitliiklus uuele, Rahu tn ja Elektrijaama tee raudteeülesõidust kuni piiripunktini piki raudteed kulgevale maanteelõigule. Linna sissesõiduks kasutatakse esialgu Tallinna maanteed. Tallinna maantee ristumisel Rahu tänavaga juhitakse üldplaneeringu teostumisaja 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.

Lisaks uuele transiitmaantee lõigule tehakse üldplaneeringuga ettepanek järgmiste teelõikude planeerimiseks:

1. Ülesõit kergliiklusele transiidikoridorist Tiimani ja 6. Paemurru tänavate lõikes
2. Ülesõit kergliiklusele transiidikoridorist Võidu prospekti ja 2. Paemurru tänava lõikes (üldplaneeringu II järgus)
3. Ülesõit autodele transiidikoridorist Puškini ja Joala tänava lõikes praeguse jalakäijate silla kohal
4. Vaksali tänava pikendus kuni Kerese tänavani
5. Kangelaste prospekti pikendamine Narva-Jõesuu suunas kuni linnapiirini



Kavandatavad transiidikoridori ülesõidud aitavad vähendada lõhet linnaruumis ning seovad linna lõuna- ja põhjapiirkonnad ühtseks tervikuks. Tiimani-Paemurru ülesõit muudab üldplaneeringuga kavandatava Paemurru puhkepargi hõlpsamini kättesaadavaks Kadastiku ja Pähklime piirkonna elanikele. Puškini-Joala tänava ülesõidu laiendamine sõidukitele annab parema ligipääsu linna lõunaosast kavandatavale linna ärikeskusele Vaksali tänava ümbruses. Tee rekonstrueerimine ja rajamine piki kallasrada aitab kaasa jõeäärse puhkepiirkonna elustamisele.

2.2.4 Kergliikluse teed

Kergliiklus on jalgsi, jalgrattaga, rulluisudega ja talvel suuskadega liiklemine. Hetkel on Narvas kergliikluse teed suures osas välja ehitamata. Kergliikluse teid on võimalik rajada kolmel viisil:

- ❑ Tavalised kergliikluse teed - laius 1,5 m (koos kõnniteega 3,5 m), soovitav rajada sõidutee ja kergliikluse tee vahele ohutusriba.
- ❑ Tänavate ääres asuvad ühekülgsed kahe-suunalised kergliikluse teed - laius 3.0 m lai, ohutusriba sõidutee ja kergliikluse tee vahel.
- ❑ *Jalgteed* - eraldi rajatud tee näiteks läbi parkide ja roheliste koridoride minimaalse laiusega 3.5 – 4.0 m.

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 elumupiirkondi.

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

Kergliikluse teed on kantud joonisele nr 7 Liiklus.

2.2.5 Raudtee

Käesoleva üldplaneeringuga raudtee asukohta ei muudeta. Hetkel on teostamisel raudtee alade detailplaneering, millega vähendatakse Eesti Raudteele kuuluvate maade osatähtsust. Üldplaneeringuga tehakse ettepanek täiendava raudteeülesõidu rajamiseks Tiimani - 6.Paemurru tänava lõigule ning Puškini-Joala ülekäigu laiendamiseks autodele.

2.2.6 Laevatee ja sadam

Üldplaneeringus määratletakse Keslinna sadam jahisadamana. Kulgu sadamad Narva veehoidlas määratletakse paadisadamatena.

2.2.7 Keskkonnamõju hindamine - teed, liiklus ja transport

Planeeringuettepanekuna esitatud **transiidikoridori** alternatiiv A1 plussideks keskkonnamõjude hindamise aspektist on mõistlik kompromisslahendus minimaalse summaarse liiklusreostuse (praktiliselt kõige lühem ja sujuva liiklusvoona lahendatav) ja vähem elutsooni häiriva liiklusega kui 0-alternatiiv (tänapäevane situatsioon). Negatiivne on siiski paratamatu elurajoonide läbimine ja kaasnev atmosfäärireostus, müra ja vibratsioon. Muude alternatiivide keskkonnamõjud on osaliselt esitatud eespool alternatiivide võrdlusanalüüsi lühikokkuvõttes.

A1 alternatiivi negatiivsete mõjude minimiseerimiseks on vaja rakendada leevendavate meetmete kompleksi (kõrghaljastus, liikluskorraldus, teekvaliteet, jm). Liikluskoormuse kasvul ka tänasest oluliselt suuremate liikluskoormusteni ei ole tõenäoline õhusaaste norme ületav tase. Teetrassi detailplaneerimise ja/või projekteerimise etapis tuleb läbi viia



keskkonnamõjude hindamine konkreetsete leevendavate meetmete optimaalseks väljatöötamiseks.

Raudteest ja transiidikoridorist **ülesõitude** planeerimine muudab liikluskorralduse optimaalsemaks kuna jäävad ära pikad ümbersõidud, millega kaasneks negatiivne liikluse keskkonnamõju. Eriti oluline on ülepääsu tagamine kergliiklusele, mis on palju distantsitundlikum kui autoliiklus.

Üldplaneeringu ettepanekus fikseeritud autoliikluse **teede ja tänavate** jaotus (põhi- ja jaotustänavad ning veeteed) on suuremas ulatuses tänaseks väljakujunenud olukorda fikseerivad. Oluliseimateks muudatusteks/täiendusteks on lisaks transiiditrassile ja sellest ülesõitudele mitmed loogilised läbimurded (Tehase tänavalt Elektriijaama tee, Oru tänavalt üle raudteeharu) olemasolevate stuktuuride väljaehitamiseks. Planeeritavate lahendustega tagatakse optimaalsema liikluskorralduse kujunemine, mille tagajärjena võib eeldada lühemat distantsi igal konkreetsetel teekonnal ning sõidu sujuvust, mille tagajärjel vähenevad liikluse negatiivsed mõjud.

Üldplaneeringu täpsusastmes ei käsitleta konkreetsete ristmike ja tänavate detailset liiklusalahendust. Liiklusalahendusel on aga oluline roll liiklusest tulenevale keskkonnamõjule. Mootorsõidukite liikumise sujuvus ja kiirus on sageli määrava tähtsusega emiteeritavate reoainete ja müra tekkel, seetõttu on oluline nn. roheliste lainete, adaptiivsete foorijuhtimissüsteemide ning muude liikluskorralduse võtete kasutamine.

Kergliiklust soodustava tervikliku teedevõrgustiku loomine on väga olulise positiivse keskkonnamõjuga. Kasutajasõbralik, ohutu ning funktsionaalne kergtransporditeede võrgustik on tõhus vahend autoliikluse vähendamiseks linnakeskkonnas. Narva kui äärmiselt kompaktsel linna puhul on suur osa inimeste igapäevastest liikumisvajadustest piisavalt lühikesed et eelistada kergtranspordile. Kergliikluse teede planeerimisel on püütud leida võimalusi viia need eemale autoliikluse teest-tänavatest ning paigutada võimalikult palju rohekoridoridesse või muudesse rohke haljastusega piirkondadesse – lk 20 toodud skeemile toetudes on see ülesanne suhteliselt hästi lahendatud.

Üldplaneeringu ettepanek näeb ette mitmete **raudteeharude** likvideerimist ja maa kasutuse muutmist üld- ja ärimaaks. Nii allesjäävatel kui muudetavatel raudtee aladel on tõenäoline pinnasereostus. Planeerimisetpaneku järgselt toimiva arendustegevuse korral peab enne maakasutuse muutmist teostama arendatavate alade pinnasereostuse uuringu. Raudtee alaks jääval alal on mõistlik reostuse väljaselgitamiseks ja kõrvaldamise esimese sammuna teostada piirkonna keskkonnanauudit. Üldplaneeringuga välja pakutav maakasutus on positiivse keskkonnamõjuga kuna kavandatav tegevuse realiseerimisel selgitatakse välja reaalne reostuse olukord, korrastatakse maakasutust, vähendatakse keskkonnanariske ning likvideeritakse olemasolevat reostust.

Narva **sadamate** arendamise eesmärgiks on nii kohaliku veeliikluse arendamine kui ka laiem (sh. rahvusvaheline) dimensioon. Jõel arendatava jahisadama arendamiseks on teostatud detailplaneering koos vastava keskkonnamõju hindamisega, milles on esitatud üldplaneeringust täpsemad järeldused ja ettepanekud. Kulgu sadam eeskätt kohaliku paadisadamana ei too kaasa olulist negatiivset keskkonnamõju kui tagatakse selle nõuetekohane funktsioneerimine. Olenevalt arendustegevuse mahust (kas kütese tankimine, kai suurendamine, süvendus ja kaadamistööd vm) teostada vajadusel (näiteks detailplaneeringu staadiumis) keskkonnamõju hindamine.



2.3. ELAMUALAD JA NENDE TEENINDUS

2.3.1 Põhimõtted ja eesmärgid

Elamualade osas esitab käesolev üldplaneering järgmised ettepanekud:

- Uuselamumaad kavandatakse suures osas väikeelamumaana
- Planeeritavatel uuselamurajoonidel ette näha üldmaa kõrvalfunktsioon
- Äriplaneerimine lahendatakse ärimaa kõrvalfunktsiooni andmisega elamumaale
- Kavandatakse kvaliteetruumi ja intensiivse kasutusega aladele (vt pt 1.4) jäävate elamupiirkondade polüfunktsionaalseks muutmise läbi kõrvalfunktsioonide andmise
- Olemasolevates korruselamupiirkondades hooned renoveeritakse ning kortereid laiendatakse läbi mitme korruse
- Sotsiaalteenindus (sotsiaalabi punktid, vanurite päevakeskused, noortekeskused jne) lahendatakse olemasolevates elamupiirkondades eksisteerivate ühiskondlike hoonete baasil.
- Olemasolevatel elamurajoonidel lahendada parkimine eksisteerivate lähedalasuvate garaapide või õuealade baasil. Vajadusel luua olemasolevate tootmismaade baasil tasulised parkimisalad. Õuealadel tuleb säilitada haljastus. Planeeritavatel uuselamurajoonidel kavandada parkimine krundil.
- Korruselamupiirkondade õuealade haljasmaad ühendada läbi kõnniteede rohekoridori võrguga.
- Olemasolevate aiandusühistute juhtfunktsiooniks anda väikeelamumaa
- Lisaks täiendava väikeelamumaa määratlemise näha ette olemasolevate elamualade tihendamine

2.3.2 Elamualareservide paigutus linnas

Ida-Virumaa rahvastikuprognosis järgi Narva elanike arv planeeritaval ajaperioodil oluliselt ei suurene. Rahvastikuprognosis ei ole arvestatud rahvaarvu mehaanilise muutumise e. migratsiooniga. Siiski on võimalik prognoosida elanikkonna jätkuvat sotsiaalset kihistumist sissetulekute erinevuste tõttu, mis võimaldab kõrgema sissetulekuga inimestel isiklikku elamu seotamist. Hetkel võib suuremate sissetulekuga elanike jaoks prestiižiks elupiirkonnaks pidada eelkõige Narva-Jõesuud. Pakkumaks atraktiivseid elamispiirkondi Narvas on kavandatakse üldplaneeringuga uuselamumaade reserveerimine ühel peamiselt suunal: heitveepuhastusjaamast loode poole Narva-Jõesuu tänava ning rajatava Kangelaste prospekti pikenduse vahelisele alale (Siiverti linnaossa).

Suures osas säilivad olemasolevad elamute piirkonnad, sh ka Vanalinnas, kus antakse läbi Vanalinna teemapargi projekti elamualadele kõrvalfunktsioone.

Keskkonnamõju hindamine - elamualad

Elamumaade planeerimisel on rakendatud meetmeid negatiivsete keskkonnamõjude minimeerimiseks. Positiivne on suund polüfunktsionaalsete piirkondade arendamiseks, mis võimaldavad vähendada transpordivajadust, mis läbi leevendub liiklusaaste probleematika (õhureostus, müra jm) ning transpordimaa vajadus (sh. parkimiskohtade ööpäevaringsest erinevalt otstarbel kasutamisest tulenev linnaruumi efektiivne kasutus).

Aiandusühistute piirkondade fikseerimine väikeelamumaadena ning olemasolevate elurajoonide tihendamine on mõistlik kuna seeläbi vähendatakse vajadust uute väikeelamupiirkondade arendamiseks ja tekib võimalus potentsiaalsete ressursside (suvilaomanikud, linna vahendid, tehnovõrkude valdajad jt.) kasutamiseks olemasolevate piirkondade korrastamiseks ja sealse elukvaliteedi tõstmiseks, näiteks elektrivarustuse ja side parandamine ning vee ja kanalisatsioonitrasside rajamine.



Uued elamumaad (Siivertsi ja Sutthoffi linnaosas) paiknevad üldjoontes heades elamistingimustes, kuid eeskätt Siivertsi linnaosas elamupiirkondade eduka arendamise toetamiseks on vajalik Narva reoveepuhasti rekonstrueerimine vähendmaks sealt väljaulatuvaid negatiivseid keskkonnamõjusid (hais, tervisekaitse riskid). Sutthoffi linnaosas Väikesele saarele planeeritava väikeelamumaa ja ühendustee (sild) täpsemal kavandamisel (detailplaneering) tuleb see teostada koos keskkonnamõju hindamisega.

Vanalinna teemapargi eesmärgid (elamu-, äri- ja teeninduse ühendamise ja intensiivistamine) toetavad positiivseid arenguid keskkonnas (ruumi korrastamine, reostusriskide nagu jäätmed, lokaalne pinnasereostus ja muu vähendamine, autoliikluse vajaduse vähenemine). Vanalinna teemapargi edasiarendamisel tuleb teostada ka detailsem keskkonnamõju hindamine. Elamualadel mida läbivad planeeritavad ökovõrgustiku koridorid tuleb tagada haljastuse säilimine, kasutades selleks erinevaid omavalitsuse administratiivseid (haljastuseeskiri, raiekeeld jm), majanduslikke (hooldustoetused, trahvid jm) ning muid vahendeid.

2.4. ÄRI- JA BÜROODE MAA - Ärimaa (Ä)

2.4.1 Põhimõtted ja eesmärgid

Aitamaks kaasa Narva kui polüfunktsionaalse linna majanduskeskkonna arengule ning tugevdamiseks seni arengus tahaplaanile jäänud tertsiaarsfääri, on vajalik täiendavate ärimaade reserveerimine. Põhitähelepanu tuleb pöörata vanalinna ja jõekalda alade kui turistidele atraktiivse, huviväärsuste rikka piirkonna elavdamisele. Elamupiirkondades tuleb lahendada lokaalne teenindus.

2.4.2 Üldplaneeringu ettepanekud

Kavandatav ärimaa juhtfunktsioonina paikneb suures osas linna juba kujunevas äri- ja teeninduspiirkonnas - Tallinna maantee ja Puškini tänava ümbruses. Ärikeskus kontorite ja büroode näol on kavandatud Joaorgu, Vaksali linnaosas eelkõige raudteejaama ja jõe vahelisele alale. Ärimaa on valdavalt osas reserveeritavaks juhtfunktsiooniks ka linna keskosas paiknevate praeguste tootmismaade puhul, sh praegune BaltiESi kvartal.

Lokaalsed teenindus- ja ärikeskused lahendatakse peamiselt elamumaadele äri kõrvalfunktsiooni andmise läbi, võimaldades nii kaupluste ning muude teenindusasutuste tekkimist ka korruselamute esimestele korrustele. Elamualadele antakse kõrvalsihtotstarbeid eelkõige käidavate teede ääres (vt pt 1.4, 1.5). Reserveeritav ärimaa sihtotstarbe juhtfunktsioonina kavandatakse elamualades Kreenholmi linnaosas 26. juuli ja Kangelaste prospekti nurgale, Sutthoffi linnaosas Daumani ja Puškini tänava nurgale, Kalevi linnaosas Hariduse tänava äärde, Kerese linnaosas praegusesse BaltiESi kvartalisse ning Puškini ja Kerese tänava nurgale; Soldino linnaosas Rahu tänava ümbrusesse. Täiendavalt kavandatakse ärimaad ka transiittrassi äärde, Raudtee tänava ümbrusesse ning Vaivara ja raudtee vahelisele alale.

Üldplaneeringuga reserveeritakse täiendavat ärimaad 193 hektari ulatuses.

Keskkonnamõju hindamine - ärimaad

Ärimaade planeerimisel on rakendatud meetmeid negatiivsete keskkonnamõjude minimeerimiseks. Positiivne on juba eespool elamumaade planeerimise hindamisel väljatoodud suund polüfunktsionaalsete piirkondade arendamiseks, mis võimaldavad vähendada transpordivajadust ja sellest tulenevat liiklussaaste problemaatikat.

Ärimaade planeerimisel ja arendamisel muude funktsioonidena koos, on peamiseks negatiivse keskkonnamõju riski allikaks suurenev autoliikluse koormus ja sellest tulenevad konfliktid (nii keskkonnakvaliteedi langus kui sotsiaalsed vastuolud). Üldplaneeringu täpsusastmes ei ole



võimalik ette näha konkreetseid mõjusid, seetõttu tuleb konkreetsete äriobjektide arendamisel vajadusel teostada vastava objekti keskkonnamõju hindamine (näiteks detailplaneeringu staadiumis).

Trassiteeninduse arendamisel kavandatava transiittee ääres ning Rahu tänava tööstusmaa ning garaažide ala arendamisel ärimaaks, tuleb arvestada võimaliku piirkondliku reostusega (eeskätt pinnasereostus) olemasolevatest ja varem kasutusel olnud objektidest (garaažide ala, tootmishooned, laoplatsid ja raudtee). Vajadusel tuleb korraldada reostusuuring ning selle tulemuste alusel korraldada reostuse likvideerimine.

Ärimaa kõrvalfunktsiooni andmine kergtranspordi (jalakäijad, jalgratturid jt) teede ääres aitab kaasa kergtranspordi populaarsuse ja seeläbi selle osakaalu suurendamisele liiklusvoogudes.

2.5. TOOTISMAA (T)

2.5.1 Põhimõtted ja eesmärgid

Tulenevalt töönaolistest muudatustest linna majandusstruktuuris, mis eelkõige väljenduvad teenindussektori kasvus, toimub linna keskosas järkjärguline tootismaa sihotstarbe asendumine ärimaa funktsiooniga.

Linna lõunaosas paiknevate tootismaade kasutamise intentsiivsust tuleb tõsta, rohkem tähelepanu tuleb pöörata tootmis- ja tööstusalade korrastamisele, suurendada tuleb haljastuse osakaalu.

Seoses jõe kallaraja avamise ning äriis-teenindusliku ning rekreatiivse arendamisega, tuleb võimaldada jõe kaldal läbipaas Kreenholmi linnaosast.

2.5.2 Üldplaneeringu ettepanekud

Üldplaneeringuga esitatakse tootismaade osas järgmised ettepanekud:

- Vähendada tootismaade osatähtsust linna keskosas (eelkõige Kerese linnaosas) järkjärgult kuni täieliku väljaviimiseni
- Vähendada tootmis- ja tööstusmaade ekstensiivset maakasutust linna lõunaosas
- Suurendada haljastuse osatähtsust tootismaadel, eriti Paemurru linnaosas puhkealade vahetus läheduses asuvatel aladel.
- Avada Kreenholmi territooriumil kallarada
- Rasketööstus suunata linna edelaossa, Balti elektriijaama ja raudtee vahelisele alale

Tootismaad juhtfunktsioonina on täiendavalt reserveerida kavandatud 80 hektarit.

Täiendavad tootmisalad paiknevad eelkõige linna edelaosas. Tootismaa kõrvalfunktsioon on antud ka osadele ärimaadele, eelkõige Rahu tänava ja raudtee ümbruses.

Keskkonnamõju hindamine - tootismaa

Tootismaade paigutamise planeerimisel lähtutakse erineva tootmise erinevast mõjust keskkonnale. Seeläbi luuakse võimalused mittereostavate ja linnaruumi mõistes suletud ruumi mitteteketavate tootmisettevõtete arendamiseks ka kesklinna piirkonnas. Selline lähenemine võimaldab linnaruumi efektiivselt kasutada, vähendab autoliikluse vajadust ning tagab territooriumi parema heakorra, seega on positiivse keskkonnamõjuga.

Suurema negatiivse keskkonnamõjuga tootmisettevõtetele maa planeerimine linna lõunaosas jätkab Narvas väljakujunenud linnaruumi kasutamise traditsiooni. Tootmisalade arendamine linna lõunaosas, Kreenholmi, Kulgu ja Elektriijaama linnaosas on potentsiaalselt mõnevõrra



riskantne kuna paikneb linna elamualade ja keskuse suhtes valdavate tuulte ja veekogude (voolusuundade) aspektist ebasoodsalt. Seetõttu tuleb negatiivsete keskkonnamõtete vähendamiseks tagada tootmisettevõtete saastekontrolli meetmed (ohutusmeetmed, filtrid, kaasaegne tehnoloogia jm) ning jälgida piirkonnast lähtuva summaarse keskkonnamõju (näiteks luua õhukvaliteedi monitooringu süsteem). Linna lõunaosa tootmisalade ja linna elupiirkondade ning keskuse vahele on planeeritud roheline vöönd võimaliku reostuse puhverdamiseks. Tootmisalade planeerimisel linna lõunaossa on mitmeid positiivseid keskkonnamõtetusid, mis on summaarselt suuremad kui eelpool kirjeldatud negatiivsed aspektid. Positiivseteks aspektideks on kohati kasutamata endiste tootmisobjektide võimalik kasutuselevõtt, mis läbi territooriumi heakorrastatakse ning vähendatakse tõenäoliselt olemasolevat jääkreostust. Tootmisalade koondamine ühte piirkonda võimaldab minimeerida teede ja trasside rajamisega ning hilisemal kasutamisel kaasnevaid negatiivseid keskkonnamõtetusid (ehitus, remont, liiklus jm). Piisavalt mitmekesiste tootmisettevõtete puhul on võimalik nende vaheline tihe tootmistehnoloogiline ning energia- ja materjalikasutuse alane koostöö, mis vähendab transpordiga, energiatootmisega ning jäätmetega kaasnevaid negatiivseid keskkonnamõtetusid.

2.6. SADAM

2.6.1 Põhimõtted ja eesmärgid

Narva jõe kaldal Kesklinnas asuvat sadamat kasutatakse eelkõige jahisadamana. Sadamasse jääb ka sõudebaas.

Narva veehoidla Kulgu sadamad võetakse kasutusele samuti eelkõige puhkeotstarbelise turismisadamana. Ligipääs sadamale tagatakse Joala tee kaudu.

Kuna Narva jõe Kreenholmi linnaossa jääv osa ei ole läbitav, kavandatakse jõe ja veehoidla vahelise lõigu läbimist treileritel.

2.6.2 Üldplaneeringu ettepanekud

- Arendada Narva jõe sadamat eelkõige jahisadamana
- Võtta kasutusele Kulgu sadamad jahisadamatena
- Tagada ühendus jõe ja veehoidla vahel treileritega

Keskkonnamõju hindamine - sadamad

Narva sadamate arendamise eesmärgiks on nii kohaliku veeliikluse arendamine kui ka laiem (sh. rahvusvaheline) dimensioon. Jõel arendatava jahisadama arendamiseks on teostatud detailplaneering koos vastava keskkonnamõju hindamisega, milles on esitatud üldplaneeringust täpsemad järeldused ja ettepanekud. Kulgu sadam eeskätt kohaliku paadisadamana ei too kaasa olulist negatiivset keskkonnamõju kui tagatakse selle nõuetekohane funktsioneerimine. Olenevalt arendustegevuse mahust, (kas kütuse tankimine, kai suurendamine, süvendus ja kaadamistööd vm) teostada vajadusel (näiteks detailplaneeringu staadiumis) keskkonnamõju hindamine.



2.7 PUHKE-, RANNA- JA KALDAALAD

2.7.1 Põhimõtted ja eesmärgid

Edasise arengu kavandamisel on eesmärgiks seatud linnaelanikele esmaste rekreatsioonivõimaluste tagamine jalakäigutee kaugusel. Rohekoridorid peavad ühendama elamualasid ja töö- ning teeninduspiirkondi.

Suurendada tuleb rekreatsioonivõimaluste mitmekesisust, eelkõige haljasaladele lisaväärtuste - valgustatud jooksu- ja suusarajad, golfiväljakud, puhkepargid veekogude ääres koos veesõidukite laenutamise võimalustega, maastikuratta ja motokrossi rajad - leidmise teel. Veekogude - jõgi, veehoidla, tiigid Paemurru linnaosas - äärde tuleb rajada supuskohad.

Rekreatsioonipiirkonnaks tuleb avada jõe ja veehoidla kallas täies ulatuses Siivertsi linnaosast kuni Veekulgu linnaosani. Linnametsadele linna kirdeosas tuleb tagada parem ligipääs ühistranspordiga.

Vaba aja veetmise kohad tuleb siduda kergliiklusteede ja rohekoridoride kaudu tervet linna katvaks võrgustikuks.

2.7.2 Üldplaneeringu ettepanekud

- Avada kallasrada jõe kaldal Siivertsi linnaosast Veekulgu linnaosani ning rajada sinna täiendavaid meelelahutusvõimalusi
- Rajada kallasrada veehoidla äärde
- Määratleda täiendavaid puhkepiirkondi mitmekesiste puhkevõimalustega
- Ühendada elu- ja töö- äri- ning puhke piirkonnad rohekoridoridega võrgustikuks

Täiendavaid puhkealasid on määratletud üle terve linna. Ulatuslikumad puhkealad jäävad linna lõunaossa - Paemurru puhkepark tiikide ümbruses ning Soldino puhkeala võimaliku motokrossirajaga Elektriijaama teest läänes. Linnametsana planeeritakse aktiivsemalt kasutusele võtta linna edela ja loodeosas paiknevad metsad. Linnametsadesse kavandatakse valgustatud suusa- ja jooksuradade rajamine.



2.8 HARIDUSASUTUSED

2.8.1 Põhimõtted ja eesmärgid

Põhieesmärgiks on välja kujundada optimaalne koolieelsete lasteasutuste võrk, kus lähtutakse laste arvust.

Rahvastiku prognoosi arvestades ei ole täiendavate haridusasutuste rajamiseks maade reserveerimine otseselt vajalik. Tähelepanu tuleb pöörata olemasolevate hoonete intensiivsemale kasutusele. Haridusasutuste hooned on võimalik kasutada ka täiendõppe- ja huvialaringide kooskäimiskohtadena.

Uute elamupiirkondade rajamisel tuleb maa-alale ette näha ühiskondlike hoonete kõrvalfunktsioon, mis võimaldab vajadusel lasteaedade ja ka koolide rajamist.

Haridusasutused tuleb ühendada elukohtadega läbi rohekoridoride, võttes aluseks laste kooliteed. Territooriumid tuleb korrastada ning muuta lastesõbralikumaks. Samuti korraldada liiklusskeem lähtudes haridus- ja lasteasutuste paigutusest.

2.8.2 Üldplaneeringu ettepanekud

- Täiendavat maad haridus- ja lasteasutustele reserveeritakse vaid kavandatavates uuselamupiirkondades elamumaadele sotsiaalmaa kõrvalsihtotstarbe määramise kaudu
- Haridus- ja lasteasutused ühendada elukohtadega läbi rohekoridoride
- Pöörata tähelepanu koolide sportimisvõimaluste arendamisele



2.9 TERVISHOIUASUTUSED

2.9.1 Põhimõtted ja eesmärgid

Arvestades hetkel toimivat arstiabi süsteemi, ei ole täiendavate maade reserveerimine tervishoiuasutuste jaoks vajalik. Võimalikud täiendavad perearstipunktid, lokaalsed noorte nõustamiskeskused ja rehabilitatsioonikeskused rajatakse vajadusel olemasoleva hoonestuse baasil. Selleks otstarbeks lisatakse suurematele elumupiirkondadele ühiskondlike hoonete maa kõrvalsihtotstarve.

2.9.2 Üldplaneeringu ettepanekud

- Täiendavat maad tervishoiuasutuste arenguks ei reserveerita
- Võimalikud vajalikud perearsti- ja noorte nõustamispunktid rajatakse olemasolevate hoonete baasil suurematele elumupiirkondadele üldmaa kõrvalsihtotstarbe andmise läbi

2.10 KULTUURIASUTUSED

2.10.1 Põhimõtted ja eesmärgid

Üldplaneeringu eesmärgiks on tagada võimalus kultuurisfääri arenguks ning mitmekesistumiseks. Linna kultuuripiirkonnaks kujundada Tallinna maantee Energeetiku kultuurimaja kõrval ka Vanalinn ja Joaorg, kultuuri- ja meelelahutusasutusi rajada ka Narva jõe kaldaäärsesse puhkekoridori.

2.10.2 Üldplaneeringu ettepanekud

- Reserveerida maa kultuuriürituste korraldamiseks ning võimaliku laululava ehituseks Joaorgu
- Reserveerida maa kontserdipaikadeks, näitusesaalideks, teatrihooneteks Vanalinna

2.11 SOTSIAALASUTUSED

Hetkel on erinevad sotsiaalasutused - rehabilitatsioonipunkt, haiglad - koondunud peamiselt kesklinna piirkonda. Vajalik oleks piirkondlike sotsiaalkeskuste teke, kus paikneksid noorte kriisikeskused, vanurite päevakeskused ning erinevad nõustamispunktid. Siiski ei ole täiendavate maade reserveerimine nimetatud ülesanneteks otstarbekas, vaid lahendus tuleb leida olemasolevate hoonete säästlikuma kasutamise ning korruselamute osade korterite ümberehitamise teel.



2.12 ERIOTSTARBELINE TEENINDUS (Riigikaitsemaa, R)

2.12.1 Tuletõrje ja päästeteenistus

Üldplaneeringuga ei kavandata täiendavaid maaeraldusi tuletõrje- ja päästeteenistusele.

2.12.2 Toll

Üldplaneeringuga kavandatakse tolliala laiendamine praeguse raudteesilla piirkonnas. Seoses vajadusega tagada otseühendus Vanalinna ning Peetri platsi vahel, kavandatakse Triumph bastionil asuva tollipunkti üleviimine Peterburi maanteele, Peetri platsi ja silla vahelisele alale.



2.13 TEHNILINE INFRASTRUKTUUR

Veevarustus

Narva linna tsentraalse veevarustuse maht üldplaneeringu ajaperioodil oluliselt ei suurene. Veetorustiku arengu põhisuundadeks on:

1. Olemasoleva torustiku korrastamine, amortiseerunud toruliikide väljavahetamine . Moskva tüüpi hüdrantide asendamine uutega.
2. Uute torustike ehitamine.
3. Veepuhastusjaama hooldustööd

Kanalisatsioon

Üldplaneeringu ajaperioodil ei ole ette näha Narva linna heitvee koguse olulist suurenemist.

Vajalikud tegevused kanalisatsiooni arengul on järgmised:

1. Olemasolevate torustike kordategemine, vajadusel väljavahetamine.
2. Olemasolevate kaevude korrastamine.
3. Kanalisatsiooni torustikul infiltratsiooni ja eksfiltratsiooni likvideerimine.
4. Uute torustike ehitamine rajoonidesse, kus kanalisatsioon puudub. Torustike asukohad lahendatakse detailplaneeringuga. (vt kaart nr 4. Vesi ja kanalisatsioon)
5. Linna territooriumi lahustükkide kanalisatsioonide korrastamine.
6. Sadevee kanalisatsiooni ehitamine.
7. Heitveepuhastusjaam vajab rekonstrueerimist.

Gaasivarustus

Maagaasi tarbivate tööstusettevõtete arv on suurenenud aastas ~7 võrra, milline suund võib jätkuda. Lahustükid (eriti Kudruküla) on arvestatavad alad elamute kütteks gaasikatlamajadega. Perspektiivis on kavandatud gaasimagistraali ehitus Riigiküla - Narva ~ 10 km. AS Eesti Gaasi Narva müügipiirkond eeldab gaasi kasutuse tõusu 10 aastaga 35-40 milj. m³.

Soojusvarustus

Narva linnas on kaetud kõik kaugküttega sobivad alad soojavõrguga, mille tõttu muudatusi varustuspiirkonnas ei toimu. Kaasajastatakse vanu soojasõlmi, toimub üldise torustiku korrastus.

Linna territooriumi lahustükkide kaugküttega soojavarustust ette ei nähta, kuna territooriumite täisehitus on liiga väike. Tähtsaimaks jääb soojakadude vähendamine põhiterritooriumi kaugküttetorustikus ja hoonetes.

Elektrivarustus

Kuna alajaamad on alakoormatud, on võimalik olemasoleva hoonestusega piirkondades koormust suurendada suuremate kapitaal mahutusteta. Ette on nähtud alajaamade moderniseerimine, asendades nendes seadmed ajakohasemate ja töökindlamatega.

Elamumaaks muutuvates endistes aiandusühistustes laiendatakse 6 ja 10 kV võrku ja rajatakse uusi alajaamu. Uued madalpingega liinid ehitatakse kas kaabelliinidena või õhuliinidena kandurkaabliga AMKA.

Madalpingevõrgu arendusega lahendatakse tänavavalgustus. Valgustid paigaldatakse õhuliini mastidele ehk kaablivõrgu puhul rajada kaabelliinid valgustite paigaldusega kuumsink-terasmastidele.

Side

Narva kesklinnas on telefonivõrk nõutavas mahus olemas. Lõpule tuleb viia valgusoptilise magistraalkaabliga digitaalvõrgu jaotusjaamade ühendamine.

Uutesse elamumaa piirkondadesse tuleb ehitada jaotusjaamad ja ühendada need Tallinna maanteega paralleelselt kulgevasse valgusoptilisse kaablisse.



Jaotusvõrk rajatakse kaablitega kaablikanaliseerimiseks. Uute liinide rajamisel tuleb arvestada kaabeltelevisiooni- ja asendivõrguga.



III MAAKASUTUSPIIRANGUD

3.1 Maakasutuspiirangud

Kalmistute sanitaarkaitsevöönd on elu- ja ühiskondlike hooneteni 100 m tsentraalse veevarustuse korral ning 300 m šahtkaevude korral. Objektide projekteerimine ja ehitamine kaitsevööndisse tuleb kooskõlastada tervisekaitsetalitusega. (NÕE 2.07.01.-89)

Puhastusseadmete sanitaarkaitsevöönd on 200 m. Objektide projekteerimine ja ehitamine kaitsevööndisse tuleb kooskõlastada tervisekaitsetalitusega. (NÕE 2.04.03.- 85)

Veehaarde sanitaarkaitseala on olmevee võtmise kohta ümbritsev maa- ja veeala, kus vee omaduste halvenemise vältimiseks ning veehaarderajatiste kaitsmiseks kitsendatakse tegevust ja piiratakse liikumist. Veehaarde sanitaarkaitseala ulatus on vastavalt veeseadusele (RT I 1996, 13, 241) 50m puurkaevust, kui vett võetakse põhjaveekihist ühe puurkaevuga. Põhjaveehaarde sanitaarkaitsealal on majandustegevus keelatud, välja arvatud:

- 1) veehaarderajatiste teenindamine
- 2) metsa hooldamine
- 3) heintaimede niitmine
- 4) veeseire

Põhjaveehaarde sanitaarkaitsealal laiusega kas üle 30 m või üle 50 m rakendatakse ranna ja kalda kaitse seadusega (RT I 1995, 31, 382) ranna ja kalda kaitseks sätestatud kitsendusi.

Vastavalt *Muinsuskaitseadusele* (RT I 1996, 86. 1538) on **mälestiste kaitsevööndiks**, juhul kui mälestiseks tunnistamise aktis ei ole märgitud teisiti, 50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist või piirist arvates.

Kaitstavate looduse üksikobjektide kaitseks on vastavalt *Kaitstavate loodusobjektide seadusele* kuni 50 m raadiusega piiranguvöönd

Narva jõe kanjoni maastikukaitseala on piiranguvöönd, kus on keelatud maavarade ja maa-ainese kaevandamine, sealhulgas lahtise pae äravedu; puhtpuistute kujundamine ja energiapuistute rajamine; väetiste ja mürkemikaalide kasutamine; jäätmete ladustamine; uuendusraie, välja arvatud turberaie perioodiga vähemalt 40 aastat. Kaitseala valitseja nõusolekuta on kaitsealal keelatud muuhulgas planeeringute kehtestamine, katastriüksuse kõlvikute piiride ja pindala muutmine ning projekteerimistingimuste väljastamine ja uute ehitiste püstitamine. (RT I 1994, 46,773; 1998,36/37, 555).

Ranna ja kalda kaitse seadusega (RT I 1995, 31, 382), on sõltuvalt veekogude valgala pindalast määratud veekogude **kallaste ulatus**. Kallas on merd, järvi, jõgesid, veehoidlaid ja veejuhtmeid ääristav, veekogu tavalisest veepiirist algav maismaavöönd. § 3 kohaselt on kalda ulatus hajaasustusosal üle 10 ha suuruse pindalaga järvedel ja veehoidlatel, üle 25 km² suuruse valgala jõgedel ja veejuhtmetel ning Läänemere, Peipsi ja Võrtsjärve randadel 200 m. § 4 kohaselt määrab tiheasustusosal kalda ulatuse üldplaneeringuga kohalik omavalitsus, aga mitte üle § 3-s sätestatud laiusest.



Tiheasustuslal on rannal ja kaldal **ehituskeeluvöönd**, mis Narva jõe puhul on 50 m, veehoidlal 50 m, teiste veekogude puhul vähemalt 10 m.

Narva linna üldplaneeringuga tehakse ettepanek vähendada Narva jõe ehituskeeluvööndit järgmistes lõikudes:

1. Väikesaare tänava piirkonnas kuni olemasoleva ehitusjooneni (vööndi ulatuseks jääb 15-30 m)
2. Sutthoffi linnaosas Pargi põigi ja Tolli tänava lõigu piirkonnas kuni olemasoleva ehitusjooneni (vööndi ulatuseks jääb 15-30 m)
3. Vanalinnas Victoria bastionist kuni Raja tänavani kuni 10 meetrini, võimaldamaks puhkekoridori väljaarendamist välikohvikute ning väikepoodide kaudu.
4. Köningsholmi saarel kuni 30 meetrini

Ranna ja kalda kaitse seaduse § 13 kehtestab rannal ja kaldal asuvate kinnisasjade omanike ja valdajate kohustused, mille järgi on eelpoolmainitud isikud kohusatud hoidma veekogu rannad ja kaldad puhtana ning hooldama kallasrada ja tagama rajal inimestele vaba läbipääsu.

Ehitiste ja puhkekohtade rajamise ning muu majandustegevuse kavandamisel tuleb arvestada ranna ja kalda kaitse seadusest tulevate kitsenduste ja kohustustega.

Veeseadus (RT1 1994, 40, 655) sätestab kallasraja mõiste. **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.

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.

Kallasraja kasutaja ei tohi kallasraja kasutamisega kahjustada kaldaomaniku vara.

Vastavalt **Välisõhu kaitse seadusele** (RTI 1998, 41, 624) on püsiva asukohaga saasteallikate ehk paiksete saasteallikate ümber sanitaarkaitseala.

Paikse saasteallika sanitaarkaitseala

(1) Kui saasteallika valdajal on tehnilistel või majanduslikel põhjustel võimatu vältida saastetaseme piirväärtuse ületamist väljaspool oma territooriumi, võib ta taotleda sanitaarkaitseala moodustamist saasteallika ümber.

(2) Sanitaarkaitseala on maa-ala saasteallika ümber, mille piires kehtivad sotsiaalministri määrusega kehtestatud eritingimused ning mille kohal olevas õhus võib saastetaseme piirväärtust ületada.

(3) Sanitaarkaitseala piirid määravad valla- või linnavalitsused kokkuleppel saasteallikaga piirnevate maavaldaajatega.

Jäätmete ladustuspaigad. Jäätmeseaduse § 13 p. 10 järgi ladustatakse jäätmed selleks ettenähtud kohta, tagades keskkonnaohutuse ja võimaldades nende hilisemat kasutamist. (RT 1992, 21, 296). Jäätmete käitluskohtade projekteerimine, rajamine, kasutamine ja likvideerimine toimub vastavate eeskirjade järgi. Keskkonnaministeeriumi määrus „Jäätmete ladustuspaikade projekteerimise, rajamise, kasutamise ja sulgemise eeskirjad“ projekti kohaselt (koostatud Keskkonnaministeeriumis) ümbritseb jäätmete ladustamispaika 500 m laiune ohutusala. Jäätmete ladustuspaiga kaugus põllumajanduslikult kasutatavast maast ja üldkasutatavast teest peab olema vähemalt 200 m.



Tervisekaitse nõuded supelrannale ja supelveele. (VVm RT I 2000, 64,407) 15. aprillil 2001 kehtima hakkav määrus kehtestab üldnõuded veekogu vee kvaliteedile; heitvee suubla lähedusele (mitte lähemalt kui 200 m); võimalike reostusallikate lähedusele (mitte vähem kui kaks kilomeetrit); veekogu põhjale, sügavusele ja voolukiirusele; müratasemele, põhjavee tasemele (vähemalt 0,5 m sügavusel maapinnast); veesõidukite kasutamisele; supelranna koormusele (vähemalt 4 m² maismaa pindala ühe kasutaja kohta); teenindusasutuste kaugusele; parklale; hoonetele, rajatistele ja seadmetele.

Raudtee kaitsevöönd. Raudteeseaduse (RT I 1999, 29, 405) kohaselt raudtee kaitsevööndi laius on rööpa teljest (mitmeteelistel raudteedel ja jaamades äärmise rööpa teljest) 30 m. Raudtee kaitsevööndis võib maaparandus-süsteemide rajamine, maavara kaevandamine, kaevandamistöde teostamine, metsa lageraie ja muud looduskeskkonda muutvad tööd, hoonete ja rajatiste ehitamine, kergestisüttivate ainete ja lõhkeainete tootmine ja ladustamine, samuti seadmete ja materjalide ladustamine ja paigaldamine, mis seab ohtu nähtavuse kaitsevööndis, toimuda ainult vastava raudtee-ettevõtja eelneval kirjalikul nõusolekul, millega võib kehtestada raudtee kaitsevööndis teostatavatele töödele täiendavaid nõudeid.

Tee kaitsevööndid. Vastavalt Teeseadusele (TSMn RTL 2000, 23, 303) ja tee projekteerimise normidele peab tee projektlahendus tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks ette nägema teeäärse kaitsevööndi. Riigimaantee kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge ja mitme sõiduraja korral mõlemal pool äärmise sõiduraja telge on 50 m. Tänavakaitsevööndi laius on teemaa piirist kuni 10 meetrit, vööndi laius nähakse ette detailplaneeringus. Peale tee kaitsevööndi tuleb maantee projektis ära näidata ka teiste maanteeäärsete vööndite piirid.

Vööndi nimi	Mõju tase	Elukeskkonna iseloomustus	Võimalused majanduslikuks kasutamiseks
A. Tehnoloogiline	Õhk ja pinnas on saastunud. Maastik on täielikult ümberkujundatud.	Inimese pikaajaline viibimine vööndis võib olla nende tervisele kahjulik.	Maantee kaitseistandikud, tehnovõrgud.
B. Sanitaarkaitse	Õhusaaste ületab perioodiliselt lubatud piirkontsentratsiooni, pinnase saastamine võib arvestusliku perioodi lõpuks saavutada lubatud piirkontsentratsiooni. Maastik on tunduvalt muutunud.	Inimese elamine ja puhkamine on tervisele ohtlik.	Tootmisobjektid kooskõlas sanitaarnormidega. Lubatud osaliselt põllundus (v.a vilja ja marjaistandikud, juurviljade kasvatamine)
C. Mõju	Esineb õhusaastefooni ületamise üksikjuhtumeid. Hüdroloogia, mikrokliima üksikute näitajate muutmine, taimestiku ja loomastiku muudatused.	Sobib elamiseks, arvestades elukeskkonna taseme langemisega.	Piiratud võimalused puhke-, ravi- ja kultuuriastute paigutamiseks.

Vööndi nimi	Vööndi piiri horisontaalkaugus sõidutee servast, m			
	Maantee klass			
	Kiirtee ja I	II	III	IV ja V
A. Tehnoloogiline vöönd	30	20	12	6
B. Sanitaarkaitse vöönd	300	200	200	60
C. Mõjuvöönd	3000	2000	1500	300



Süvendisse rajatud sõidutee, kaitseehitise ja istandiku kavandamise või nende olemasolu korral võib maanteeäärsete vööndite ulatust vähendada. Vööndi ulatuse vähendamist tuleks põhjendada arvutustega.

Kavandatava Tallinn-Narva transiittee (I klassi maantee linna sees) mõjutsoonid on kantud maakasutuspiirangute kaardile maksimumvariandis.

Elektri-, gaasi- ja kaugküttevõrgu kaitsevööndite ulatus.

Elektrivõrgu kaitsevööndid.

- 1) piki õhuliine -- maa-ala ja õhuruum, mida piiravad liini teljest mõlemal pool järgmistel kaugustel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid:
 - alla 1 kV pingega liinide korral 2 m
 - kuni 20 kV pingega liinide korral 10 m
 - 35--110 kV pingega liinide korral 25 m
 - 220--330 kV pingega liinide korral 30 m;
- 2) piki maakaabelliine -- maa-ala, mida piiravad mõlemal pool liini 1 m kaugusel äärmistest kaablitest paiknevad mõttelised vertikaaltasandid;
- 3) piki veekaabelliine -- veepinnast põhjani ulatuv veeruum, mida piiravad mõlemal pool liini 100 m kaugusel äärmistest kaablitest paiknevad mõttelised vertikaaltasandid;
- 4) piki õhuliine -- laevatatavate siseveekogude veepinna kohal asuv õhuruum, mida piiravad mõlemal pool liini äärmistest hälbimatus asendis juhtmetest 100 m kaugusel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid;
- 5) alajaamade ja jaotusseadmete ümber -- maa-ala 2 m kaugusel piirdeaiast, seinast või nende puudumisel seadmest.

Gaasivõrgu kaitsevööndite ulatus

Kaitsevööndite ulatus on:

- 1) gaasitorustiku maa peale ja maa alla paigaldamisel:

Arvutusrõhk p (bar)	Gaasitoru nimimõõt DN	Kaitsevööndi ulatus mõlemale poole gaasitoru telge (m)
$16 < p \leq 55$	DN < 200	10
	$200 \leq DN < 500$	15
	DN ≥ 500	25
$5 < p \leq 16$	sõltumata läbimõõdust	5
$p \leq 5$	sõltumata läbimõõdust	vähemalt 1 m

- 2) gaasitorustiku vee alla paigaldamisel on kaitsevöönd kaks korda laiem võrreldes maa-aluse torustiku kaitsevööndiga;

- 3) gaasitorustikuga liituvate ehitiste korral:

Gaasiehitis	Arvutusrõhk p (bar)	Kaitsevööndi ulatus ehitise välisseinast või kaitsepiirdest (m)
Gaasijaotusjaam, gaasimõõtejaam ja gaasireguleerjaam	$16 < p \leq 55$	25
	$p \leq 16$	12
Kraanisõlm ja sondisõlm	$p > 16$	25
Gaasireguleeripunkt	$5 < p \leq 16$	5
	$p \leq 5$	2

Kaugküttevõrgu kaitsevööndite ulatus

Kaitsevööndite ulatus on:

- 1) maa-alustel soojustorustikel:

Kommunikatsioon	Vähim kaugus soojatoru välispinnast kommunikatsiooni välispinnani (meetrites)
-----------------	---



	<i>Ristumisel</i>	<i>Paralleelsel kulgemisel</i>
Kanaliseerimine	0,5	1,0
Vesi	0,3--0,5	0,5--1,0
Side	0,3	0,3
Gaas	1,0	2,0
Elektrikaabel (<10 kV)	0,3	0,5

<i>Ehitised ja tehnovõrgud</i>	<i>Vähim kaugus vertikaalsuunas (meetrites)</i>
Raudteerööbaste tald	1,0
tööstusettevõtetes	2,0
üldkasutataval raudteel	1,0
Trammitee rööbaste tald	1,0
Maanteede aluspind	0,5
Raudteetammi aluspind	0,5
Kraavide või teiste vett ärajuhtivate ehitiste aluspõhi	0,8
Ehitiste betoonist ja raudbetoonist monoliitide aluspind	

2) maapealsetel soojustorustikel:

<i>Ehitised ja tehnovõrgud</i>	<i>Vähim kaugus vertikaalsuunas soojatoru välispinnast ehitise välispinnani (meetrites)</i>
Maanteede kohal	5,0
Jalakäijate teede kohal	2,2
Trammitee kontaktvõrgu kohal	0,3
Trollibussitee kontaktvõrgu kohal	0,2
Elektriõhuliinide kõige nõrgusama kohani vastavalt pingele, kV	
kuni 1	1,0
1 kuni 20	3,0
35 kuni 110	4,0
150	4,5
220	5,0
330	6,0
550	6,5

3.3 Ajaloolised miljööpiirkonnad, arheoloogilised kaitsealad **Muinsusmälestiste kaitsetsoonid**

Kaitsetsoonid peavad reguleerima planeerimist ja ehitamist nii, et säiliks Narva muinsusmälestised ning oleks võimalik taastada ajaloolist arhitektuurikeskkonda, võimaldades selliselt ajaloolise miljöökomponendi abil kvaliteetruumi laiendada (vt üldplaneeringu II köide, pt 1.4)

Linna ajaloolise keskuse kaitsetsoon

Tsooni kuulub territoorium 17. sajandil rajatud bastionide vööndi piires. Ajaloolise keskuse kaitsetsoonis eristatakse sõltuvalt kaitserõp iimi iseärasustele järgmisi alasid:

- Narva linnuse ja Narva kindluse kaitserajatiste territoorium. Sellel alal on lubatud ainult restaureerimis- ja taastamistööd, mida korraldatakse muinsuskaitse seadusega ettenähtud korras. Uusehitus on keelatud, välja arvatud selliste tehniliste rajatiste ehitamine, mis on vajalikud muinsuskaitse objektide ekspuaterimiseks. Ehitustööde kohustuslikuks tingimuseks on eelnevad uurimistööd. Mullatöid jälgitakse arheoloogide poolt.
- Vanalinn. Sellel alal tehakse põhiliselt restaureerimis-taastamistööd. Arhitektuurilised mälestusmärgid, mille taastamine ei ole võimalik, kuuluvad märgistamisele maastikul.



Kaitse alla kuulub ajalooline tänavavõrgu planeering. On lubatud uute hoonete ja rajatiste püstitamine vastavalt ajaloolisele planeerimisstruktuurile, kasutades säilinud ajaloolisi vundamente. Uute hoonete ja rajatiste mõõtmed ja arhitektuuriline lahendus ei tohi kahjustada ajaloolist arhitektuurikeskkonda. Mullatööd tehakse alles peale eelnevaid arheoloogilisi uuringuid.

- c) Uuslinn. Kaitse alla kuulub ajalooline tänavavõrgu planeering. Uusehitus toimub ajaloolise planeerimisstruktuuri järgi individuaalprojektide alusel, arvestades Narva ajaloolise keskuse arhitektuuri stiili. Mullatööd jälgitakse arheoloogide poolt.

Kreenholmi Manufaktuuri kaitsetsoon

Hooned ja rajatised, mis kuuluvad Kreenholmi ajaloolise hoonestuse hulka, tuleb säilitada muinsusobjektidena. Nende lammutamine ja arhitektuurilist ilmet moonutav rekonstrueerimine on keelatud. Lubatud on uusehitus individuaalprojektide alusel, rikkumata rajooni ajaloolist planeeringut ja kahjustamata mälestusmärkide vaadatavust.

Narva Joaoru asula ja linnuse arheoloogiliste mälestusmärkide kaitsetsoon

Tegemist on arheoloogilise kaitsealaga. Keelatud on igasugused ehitus- ja mullatööd, välja arvatud uuringud ja mälestusmärkide konserveerimine, mida tehakse muinsuskaitse-seadusega ettenähtud korras.

Narva asula arheoloogiliste mälestusmärkide kaitsetsoon

Mullatööd jälgitakse arheoloogide poolt. Ehituse lubamine otsustatakse peale eelnevaid uuringuid.

Siivertsi arheoloogilise mälestusmärgi (kiviaja asula) kaitsetsoon

Mullatööd jälgitakse arheoloogide poolt. Ehituse lubamine otsustatakse peale eelnevaid uuringuid.

Reguleeritava hoonestuse kaitsetsoon

Siia kuulub territoorium, mis külgneb mälestusmärkide kaitsetsooniga ning on ette nähtud muinsuskaitse objektide ja nende komplekside tagapõhja kujundamiseks. Kaitse alla kuulub ajalooline tänavavõrgu planeering. Uued ehitused rajatakse tausthoonestuse printsiipe järgides, et mitte häirida mälestusmärkide vaadatavust.

Ajaloolise maastiku kaitsetsoon

Kaitse alla kuulub maastiku ajalooline reljeef, unikaalsed loodusobjektid (joad, koopad, geoloogiliste kihtide paljandid), vanaaegse pargiplaneeringu säilinud detailid, kaasa arvatud puistud, maastiku perspektiivid. Uusehitus on piiratud kultuuri- ja turismiobjektide rajamisega ja seda tehakse tausthoonestuse printsiipe järgides, et mitte häirida mälestusmärkide vaadatavust.

Ajalooliste kalmistute kaitsetsoon

Haarab Sutthoffi pargi territooriumi (Saksa sõjaväekalmistu) ja ajaloolisi kalmistuid Siivertsi linnaosas 1930ndate aastate maaeralduse piires. Kaitse alla kuuluvad matmispaigad, hauamärgid ja nende detailid, kultusrajatiste säilinud detailid, ajalooline planeering, looduslik keskkond. Lubatud on territooriumi heakorrastustööd, mälestusmärkide konserveerimine ja restaureerimine ning kultushoonete ehitamine, uued matused ja uute mälestusmärkide püstitamine territooriumi ajaloolistest objektidest vabale pinnale. Uute matusekohtade ja ehitusliku tegevuse ala määratakse eelnevate uuringutega.



Kvaliteetruum

Kvaliteetruumina määratletud alas (vt pt 1.4 ja kõrvalolev skeem), on ehituse planeerimisele eelnevalt soovitatav arhitektuurikonkursi korraldamine



Kvaliteetruum

3.5 Looduskaitsealad

Üldplaneeringuga ei kavandata täiendavate looduskaitsealade ja kaitsealuste üksikobjektide määratlemist.

