

**NARVA LINNA TRANSPORDI  
ARENGUKAVA  
2009-2015**

## Sisukord

Sissejuhatus .....	4
1. Arengukava üldised eesmärgid ja ülesehitus .....	6
2. Narva linna transpordi arengut suunavad strateegilised dokumendid .....	7
2.1. Rahvusvahelised dokumendid .....	7
2.2. Riiklikud dokumendid .....	7
2.3. Regionaalsed dokumendid .....	9
2.4. Kohalikud dokumendid .....	10
2.5. Arengudokumentide kokkuvõte .....	12
3. Asustuse struktuur ja liikumisvajadus .....	14
4. Infrastruktuur .....	19
5. Kergliiklus .....	24
6. Ühistransport .....	28
7. Liiklus .....	32
8. Liiklusohutus .....	40
9. Lennuliiklus .....	51
10. Raudtee .....	51
11. Veetransport .....	51
12. Visioon 2030 ja arengueesmärgid .....	53
12.1. Valdkondlikud visioonid, eesmärgid ning meetmed .....	54
12.2. Planeerimine ja liikluskorraldus .....	54
12.3. Autole alternatiivsete liikumisviiside arendamine .....	57
12.4. Infrastruktuur .....	60
12.5. Liiklusohutus .....	63
13. Arengukava elluviimine, seire ja juhtimine .....	66
14. Alternatiivsed arengustsenaariumid .....	67



## Sissejuhatus

Iga linna suurimaks väärtuseks on linna elanik. Linn on oma elanike soovide, vajaduste ja harjumuste kogum. Planeerimistegevuse ülesanne on linna arendamine eesmärgiga muuta inimeste vajaduste rahuldamine mugavamaks. Transpordiplaneerimine keskendub eelkõige inimeste liikumisvajaduse kujundamisele ja rahuldamisele. Liikumisvajaduse tekitab tarvidus osaleda aktiivselt ühiskondlikus elus - tarbida teenuseid, käia tööl/koolis või soov sisustada aktiivselt enda vaba aega. Liikumiste suunamine ja kujundamine toimub läbi planeerimise. Liikumisharjumuste kujundamine toimub läbi linna ruumilise planeerimise, mille käigus paigutatakse linnaruumi erinevad tõmbekeskused – teenindusasutused, töökohad jne. Transpordiplaneerimise ja linnaruumi planeerimise kaudu kujundatakse aga linnaruumis liikumiste viisid, mahud ja marsruudid. Liikumiste maht sõltub otseselt asustusüksuse funktsionaalsusest, elu- ning töökohtade ja teenindusasutuste paiknemisest linnaruumis. Need on tegurid, mille omavaheliste seoste kujundamise kaudu mõjutatakse inimeste liikumisvajadusi ja –harjumusi. Planeerimistegevuse eesmärgiks on asustusüksuse eesmärgipärase kujundamise kaudu luua asustuse struktuur, kus igapäevaeluks vajalike objektide paiknemine linnaruumis võimaldab elanikele parimat võimalikku kättesaadavust ning minimiseerib vajadust liikuda. Liikumisvajaduse vähendamise kaudu minimiseeritakse kulutusi transpordile, ajakulu ning keskkonna saastamist, mille kaudu paraneb linna elukeskkonna kvaliteet, mis oluliselt mõjutab ka elanike rahulolu oma elukohaga.

Transpordisüsteemi kasutamise intensiivsus ja liikumiste jagunemine erinevate liikumisviiside vahel on ruumilise- ja transpordiplaneerimise kvaliteedi indikaatoriks. Arvestades, et liikumine ja transpordisüsteemi kasutamine on igapäevaste vajaduste rahuldamise tagajärg, mitte põhjus, peab ka planeerimistegevus olema eelkõige suunatud liikumiste ning transpordivajaduste põhjustele – kuidas mõjutada liikumisvajadust. Liikumiste lähtekohtade ja sihtkohtade kaugus üksteisest, kättesaadavus erinevate transpordivahenditega on otseselt seotud linnaruumi planeerimisega. Ruumiline- ja transpordiplaneerimine peab olema teostatud tihedas koostöös, et hinnata täpsemalt erinevate arengute mõju inimestele. Inim- ja loodussõbraliku linnaruumi arendamisel eelisarendatakse kergliiklust ning ühistransporti. Kvaliteetse ja komplekse linnaruumi korral, kus liikumiste pikkused on valdavalt lühikesed, on sobivaimaks liikumisviisiks kergliiklus. Pikemate liikumiste korral toetab eesmärgipärase planeerimise korral kergliiklust ühistransport. Sobimatu ühistranspordisüsteemi korral kaldub inimeste eelistus aga isikliku sõiduki kasuks. Isiklike sõidukite kasutamise soodustamine on ressursimahukas ja enamasti elukeskkonna kvaliteeti halvendav ning rahulolematust suurendav.

Üheks olulisimaks transpordiplaneerimise ülesandeks on kõigile elanikele võrdsete liikumisvõimaluste tagamine. Ruumiline- ja transpordiplaneerimine peab püüdlema sotsiaalse,

regioonide ja põlvkondadevahelise võrdsuse suunas. Planeerimistegevuse ülesanne on kõikide inimeste igapäevaste teenuste kättesaadavuse tagamine ning transpordivajaduse rahuldamine sõltumata inimese soost, jõukusest, puudest või elukohast. Transpordisüsteem ei tohi saada takistuseks inimese heaolu kujunemisel.

Transpordivõrk ja –süsteem tuleb planeerida ja käigus hoida viisil, mis kaitseks tervist ja turvalisust kõigile inimestele ja parandab elukeskkonna kvaliteeti. Üheks suurimaks valupunktiks Eestis on hetkel liiklusohutus. Teedevõrgu arendamisel on vajalik senisest enam pöörata tähelepanu liiklustehniliste vahendite kasutuselevõtule, mis aitavad suurendada liiklusohutust ja ühiskondlikku turvatunnet. Seejuures on oluliselt enam vaja pöörata tähelepanu liiklejate hoiakute kujundamisele.

Liiklusohutuse kõrval on seni kahetsusväärset vähe pälvinud tähelepanu transpordisüsteemi poolt põhjustatav keskkonnakoormus ning mõju inimeste elukeskkonna kvaliteedile. Planeerimistegevuse kaudu kujundatav linnaruum võib väärade otsuste tulemusel soodustada sotsiaalseid probleeme. Eelkõige on see põhjustatud elukeskkonna kvaliteedi langusest, millel on suur osa transpordisüsteemil. Transpordiplaneerimine on tegevus, mille kaudu eesmärgistatud tegevusega minimeeritakse transpordisektori negatiivsed mõjud elukeskkonna kvaliteedile.

Transpordiplaneerimise pea vältimatu osa on järjepidev statistika kogumine ja analüüs – inimeste liikumisvajaduse, transpordisüsteemi koormatus, rahulolu transpordisüsteemiga jne. Järjepidev andmestiku kogumine ja analüüs on vajalik olemasoleva olukorra õigel hindamisel ning probleemsete situatsioonide leidmisel ja edaspidise tegevuse planeerimisel.

## 1. Arengukava üldised eesmärgid ja ülesehitus

Narva linna transpordi arengukava 2008-2015 on strateegiline dokument, mille peamiseks eesmärgiks on Narva linna transpordiplaneerimise põhisuundade määratlemine järgnevas seitsmeks aastaks. Arengukava koostamise eesmärk on eesmärgipärase tegevuse kaudu arendada Narva linna inim- ja keskkonnasõbraliku asustusüksusena. Transpordisüsteemi säästva arengu tagamiseks ja meeldiva elukeskkonna säilitamiseks on Narva linn keskendunud transpordiplaneerimisel kergliikluse ja ühistranspordi kasutamismugavuse tõstmisele, et hoida autoliikluse osatähtsus võimalikult madalal. Arengukava koostamisel on arvestatud erinevate liiklejagruppide huvidega ja keskkonnasäästliku arengu põhimõtetega. Kuid eelkõige on Narva linna transpordi arengukava aastateks 2008-2015 linnavalitsusele praktiliseks töövahendiks, sest:

- võimaldab pikemaajalisemalt planeerida transpordivaldkonna tegevusi ning määratleda nende elluviimise kulusid ja mõjusid linnaarengule;
- aitab linnavalitsusel välja töötada jätkusuutlikku transpordipoliitikat;
- aitab määrata kindlaks eelarve proportsioone ja lihtsustada iga-aastast linnaeelarve menetlemise protsessi (täpsustada linnaeelarve kulustruktuuri).

Arengukava sisaldab olemasoleva transpordisüsteemi analüüsi, mille kaudu määratletakse edasine tegevusplaan. Arengukava määratleb ajaliselt planeeritud tegevused ning hindab nende maksumust. Arengukava kehtimise perioodil hinnatakse järjepidevalt planeeritud tegevuste mõju ning vastavalt vajadustele muudetakse transpordisüsteemi planeerimise eesmärgid ja kavandatud tegevusi. Arengukava tegevuste järjepidev hindamine annab lisaks tegevuste efektiivsuse määramisele eesmärkide saavutamiseks ka vajaliku andmestiku järgnevate arengukavade koostamisel.

Arengukava koostamine algatati 29. novembri 2007. a. Narva Linnavalitsuse korraldustega nr 430. Narva linna transpordi arengukava koostamise konsultantideks valiti Stratum OÜ, koostamist juhtis Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusamet.

Arengukava koostamisel on arvesse võetud Narva transpordisüsteemi mõjutegureid, hetkeolukorda ning arengusuundi. Vastavalt Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) §37 lg 4 on vallal või linnal õigus koostada valdkonnapõhine arengukava kehtiva arengukava täpsustamiseks või täiendamiseks samas kohustusega, et kõik kehtivad arengudokumendid peavad olema omavahel kooskõlas.

Arengukava vaadatakse üle iga aasta 1.oktoobriks ja viiakse vajaduse korral rakendusplaanis sisse muudatused.

## 2. Narva linna transpordi arengut suunavad strateegilised dokumendid

Narva linna transpordi arengut ja planeerimist mõjutavad mitmed rahvusvahelised, riiklikud ja kohalikud arengudokumendid. Neis sätestatud visioonid, eesmärgid ning kavandatud tegevused on aluseks Narva transpordisüsteemi arendamisel. Arvestades Eesti haldussüsteemi vertikaalset jaotust, on arengukava koostamisel subordinatsioonilist vahekorda järgides lähtunud esmalt riiklikest arengudokumentidest ja põhiprioriteetidest ning seejärel piirkondlikest ja kohalikest arengudokumentidest. Sel viisil tagatakse Narva linna transpordisüsteemi järjepidev areng.

### 2.1. Rahvusvahelised dokumendid

Narva linn on ühinenud Euroopa Säästvate Linnade Kampaaniaga (The European Sustainable Cities and Towns Campaign) ja aktsepteerinud Aalborgi hartas sisalduvad põhimõtted. Aalborgi harta alusel koostatud Aalborgi kokkulepe on deklaratsioon ühisest nägemusest jätkusuutliku tuleviku osas. Aalborgi harta on määratlenud jätkusuutlikust transpordisüsteemis põhivisioonina:

#### Parem liikuvus, vähem liiklust

Selle järgi on hartaga ühinenud omavalitsused otsustanud, et tunnistavad transpordi, tervise ja keskkonna seotust ning kohustuvad tugevalt edendama jätkusuutlikke liikumisvõimalusi. Seetõttu on otsustatud arendada kohalikku transpordisüsteemi eesmärgiga:

- vähendada vajadust isiklike mootorsõidukite järele ja edendada selle asemel atraktiivseid alternatiive, mis on kõigile kättesaadavad;
- suurendada ühissõidukite kasutamise, jalgsi käimise ja rattaga sõitmise osakaalu;
- julgustada üleminekut madala heitgaaside tasemega sõidukitele;
- töötada välja ühtne ja jätkusuutlik linnaliikluse kava;
- vähendada transpordi mõju keskkonnale ja elanike tervisele.

Lisaks on ühinetud TEN 10 strateegia ja Via Hanseatica projektidega.

### 2.2. Riiklikud dokumendid

Transpordi arengukava 2006-2013 on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi strateegiline lähtedokument transpordisektori arendamiseks järgneva kümne aasta jooksul. Arengukavas esitatud eesmärgid ja meetmed on aluseks riigieelarve vahendite

planeerimisel ning Euroopa Liidu struktuurivahendite ja Ühtekuuluvusfondist rahastatava transpordi infrastruktuuri planeerimisel aastateks 2007 – 2013.

Transpordi riiklikus arengukavas on sõnastatud Eesti transpordipoliitika üldine eesmärk järgnevalt:

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

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

- Transpordipoliitika planeerimise, rakendamise ja järelevalve süsteem on tõhus;
- Riigi omanduses olev infrastruktuur on kvaliteetne;
- Transpordisektori negatiivsed keskkonnamõjud on vähenenud;
- Transpordisektor on ohutu ja turvaline;
- Ühistranspordi ja kergliikluse kasutamine on muutunud mugavamaks ja populaarsemaks;
- Veondusturg toimib efektiivselt ja Eesti transpordiettevõtted on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelised.

Eesti ühistranspordi arenguprogramm 2006 – 2010 on koostatud lähtudes säästva arengu, keskkonnakaitse, regionaalse arengu, liiklusohutuse ja sotsiaalse arengu ning teistest riiklikest strateegilistest dokumentidest, mille eesmärgid on seotud ühistranspordi arendamisega.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium seab oma missiooniks kujundada ühistranspordist atraktiivne, keskkonnasõbralik ja jätkusuutlik alternatiiv autole inimeste liikumisvajaduse rahuldamisel. Ühistranspordi arenguprogramm on määratlenud visiooniks:

**Inimeste liikumisvajadused on rahuldatud jätkusuutlikult moel**

Tulenevalt antud missioonist ja visioonist on kujundatud kitsam nägemus ühistranspordi mitmekülgsest arengust:

- Ühistranspordi korraldus on riiklikult hästi organiseeritud.
- Ühistranspordi toetuste süsteem on efektiivne ja tagab kvaliteetse teenuse.
- Ühistranspordi infrastruktuur vastab kõikide kasutajate vajadustele.
- Ühistranspordi veerem on kaasaegne ja kõigile mugav kasutada.
- Eesti elanikud on teadlikud ühistranspordi poolt pakutavatest võimalustest.
- Ühistranspordi teenindav personal on asjatundlik ja nende töötingimused on rahuldavad.



Arenguprogrammis on sätestatud ka täpsed eesmärgid, mille saavutamisel liigutakse ülaltoodud kitsamate visioonide suunas ning selleks vajalikud meetmed ja tegevused.

Eesti Rahvusliku Liiklusohutusprogrammi 2003-2015 strateegiliseks eesmärgiks on saavutada 2015. aastaks olukord, et Eestis liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületaks 100 inimest. Kavandatud liiklusohutuse parandamise meetmed on suunatud nendele liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset:

- kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus);
- lapsed ja vanurid;
- sõitjad;
- noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid;
- sõiduki juhtimine joobeseisundis;
- liiklusõnnetuste raskusaste;
- linnaliiklus;
- pimedada aja liiklus ja talvine liiklus.

Meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

- hoiakute kujundamine;
- koolitus;
- järelevalve;
- liikluskeskkond ja planeerimine.

Lisaks riiklikule tegevusele tuleb intensiivistada liiklusohutusala tegevust ka regionaalsel ja kohalikul tasandil. 2007. aasta novembris Vabariigi Valitsuse poolt heaks kiidetud Rahvusliku Liiklusohutusprogrammi rakenduskava aastateks 2007-2010 näeb ette konkreetseid ülesanded liiklusohutusliku olukorra parandamiseks, sealhulgas ka kohalikele omavalitsustele.

### **2.3. Regionaalsed dokumendid**

Ida-Virumaa arengustrateegiaga aastateks 2005-2013 määratleb Ida-Viru maakonna üldised arengusuunad ja prioriteedid. Arengukava peamine eesmärk on tagada maakonna tasakaalustatud areng ning ühtsed arenguprioriteedid pikemaks perioodiks.

Ida-Virumaa arengustrateegia järgi on maakonna arengu visioon aastaks 2013:

**Ida-Virumaa on konkurentsivõimelise majanduse ja kõrge tööhõivega kõige  
kiiremini jätkusuutlikult ja tasakaalustatult arenev hea elukeskkonnaga  
piirkond Eestis**

Maakonna arengu tagamise kindlustamiseks on määratletud valdkonniti pikaajalised tegevussuunad ja põhieesmärgid. Narva linn on üks Ida-Virumaa tõmbekeskuseid ja arengumootoreid, mistõttu Narva linna areng kogu piirkonna arengut silmas pidades ülioluline. Transpordiplaneerimist mõjutavad olulisimad tegevussuunad valdkondade lõikes Ida-Viru maakonnas on:

- **Infrastruktuur:**
  - Maakonda läbivate transiidivoogude teenindamise võime suurendamine ning elanike ja turistide liikumisvajaduste parem rahuldamine;
  - Maakonna tõhusam ruumiline avamine väljapoole läbi mittemaismaaliste transpordiinfrastruktuuride arendamise ja sidumise maismaa transpordiinfrastruktuuridega ;
  - Elu- ja ettevõtluskeskkonda mõjutavate infrastruktuuride arendamine.
- **Kohalike omavalitsuste koostöö:**
  - Koostöösuutlikkuse tõstmine ning funktsioonide jaotamine avaliku-, era- ja mittetulundussektori vahel
  - Elukeskkonna paranemine ühtlaselt terves maakonnas ning infrastruktuurisüsteemi ühtne toimimine läbi kohalike omavalitsuste koostööprojektide
- **Keskkond ja keskkonnakaitse:**
  - Transpordist tuleneva õhusaaste vähenemine.

## 2.4. Kohalikud dokumendid

Narva linna Arengustrateegia 2020 eesmärgiks on Narva linna tuleviku ja arengueesmärkide pikaajaline planeerimine. Arengustrateegia on otseseks aluseks linna arengukava ja valdkondlike arengukavade koostamisele. Samuti peavad kõik linnas kehtestatud arengudokumendid aitama kaasa arengustrateegias sätestatud visiooni saavutamisele.

Narva arenguvision on:

### **Narva linnas luuakse Ida-Virumaa parimad elu-, töö- ja õpitingimused**

Arengustrateegia eesmärk on luua tingimused, kus infrastruktuur tagab narvalastele ja linna külalistele taskukohase, turvalise ja mugava elukeskkonna ning loob soodsad võimalused ettevõtluse arenguks ja selle konkurentsivõime tõstmiseks. Selleni jõutakse läbi kahe strateegilise eesmärgi täitmise:

- **Tänapäeva nõuetele vastava transpordiinfrastruktuuri loomine:**
  - ühistranspordi kaasaegse ja mugava infrastruktuuri loomine, mis sisaldab linnasiseseid ja –väliseid (aianduskooperatiividesse) marsruute teevõrgu ja bussipeatuste süsteemse ja eesmärgistatud korrashoiu juures, soodustussüsteemi

arendamine ja hoidmine ühistranspordil (vanurite, kooliõpilaste ja teiste soodustusi vajavate elanikkonnagruppide jaoks), elanikkonnale mugavate parkimisplatside võrgu loomise soodustamine.

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

Narva linna arengukava 2008-2011 on mõeldud arengustrateegias püstitatud visiooni saavutamiseks vajalike tegevuste ja meetmete planeerimiseks lähiaastatel. Samuti on dokument aluseks omavalitsuse missiooni ellu viimiseks:

**Narva linna omavalitsuse missioon seisneb linna territooriumil linna elanikele ja selle külalistele ning turistidele võimalikult soodsate elamis- ja puhkamistingimuste tagamises.**

Valdavalt lähtuvad nii strateegilised eesmärgid kui ka tegevussuunad linna arengustrateegias sätestatust. Arengukava on tõstatanud eesmärgina luua kaasaegne infrastruktuur, mis tagab narvalastele ja linna külalistele taskukohase, turvalise ja mugava elukeskkonna, loob soodsad võimalused ettevõtluse arenguks ja selle konkurentsivõime tõstmiseks. Püstitatud eesmärkideni jõudmiseks on määratletud järgnevad strateegilised eesmärgid:

- Strateegiline eesmärk 1.1: transpordi infrastruktuur vastab tänapäeva nõuetele
  - Tegevussuund 1.1.1: luua kaasaegne ja mugav ühistranspordi infrastruktuur

Ülesanded:

  - 1.1.1.1. teede ehitamine ja rekonstrueerimine
  - 1.1.1.2. jalgrattateede ehitamine
  - 1.1.1.3. kõnniteede ehitamine ja rekonstrueerimine
  - 1.1.1.4. sõidu- ja kõnniteedega kruntide munitsipaliseerimine
  - 1.1.1.5. tarbijate vajadustele vastavate ühistranspordi bussipeatuste ehitamine ja paigaldamine
  - 1.1.1.6. ühistranspordi kvaliteedi parandamine
  - 1.1.1.7. jõesadama rekonstrueerimise ja veeliikluse arendamine
  - 1.1.1.8. parkimise korraldamine
- Strateegiline eesmärk 1.3: linnaelanikele on tagatud mugavad elutingimused
  - Tegevussuund 1.3.3: parandada keskkonna olukorda

Ülesanded:

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

Narva linna üldplaneeringu koostamisel on lähtutud linna elukeskkonna kvaliteedi tõstmise vajadusest samaaegselt looduskeskkonna tasakaalu säilitamisega. Üldplaneeringus nähakse Narva rolli osana rahvusvahelisest koostööst, kus lisaks kontaktidele idas, on kaubandussuhted ka põhja ja lääne pool. Selliste äritegevuse ja turismi arengut soodustavate kontakte soodustava tegurina nähakse Narvas või mujal Ida-Virumaal lennuvälja rajamist. Samuti oleks kasulik võimaluse korral Peipsi-Emajõe veetee käikupanek ning *Via-Hanseatica* käivitamine. Linnaüldplaneeringus on erinevalt teistest arengudokumentidest tähelepanu pööratud ka inimeste liikumistele ja liikumisharjumuste mõjutamisele läbi maakasutuseplaneerimise. Polüfunktsionaalsete linnapiirkondade arendamine on selle peamiseks ruumiliseks väljenduseks, mis tagaks kvaliteetruumi osakaalu suurenemise linnas. Edasise arengu kavandamisel on eesmärgiks seatud linnaelanikele esmaste rekreatsioonivõimaluste tagamine jalakäigutee kaugusel. Rohekoridorid peavad ühendama elumalasid ja töö- ning teeninduspiirkondi. Üleüldiselt on üldplaneeringu kohaselt oluline tagada juurdepääsetavus ennekõike just kõige keskkonnasäästlikumatele kergliikumisviisidele. Suuremate teede/tänavate ääres on leevendavate meetmetena ette nähtud nõ. puhveralad.

Narva linna tänavate rekonstrueerimise ja arengu programm aastaks 2004 – 2014 on analüüsinud Narva linna tänavate ja parkimise olukorda ning pakkunud välja lahendused teede kvaliteedi parandamiseks, parkimisprobleemide lahendamisel ning jalgrattateede rajamiseks.

## 2.5. Arengudokumentide kokkuvõte

Ida-Virumaa arengustrateegias on kahe peamise probleemina välja toodud:

- Maakonna atraktiivsuse tõstmine nii turistide kui ka ettevõtjate silmis;
- Elukeskkonna parandamine kohaliku elanikkonna säilitamiseks ja juurdevõitmiseks.

Kindlasti on ka efektiivne transpordisüsteem mõlema probleemi lahenduse üheks osaks, kuid eraldi seda väljatoodud ei ole. Põhjuseks võib olla Ida-Virumaa üle-eestilises kontekstis vaadatuna mõnevõrra suuremate sotsiaalsed probleemid, mille taustal ei ole teistele valdkondadele sh jätkusuutlikkuse seisukohalt olulise keskkonnasäästliku transpordisüsteemi arendamisele, samaväärset tähelepanu pööratud.

Lisaks tööpuudusele ja muudele sotsiaalsetele probleemide lahendamisele on olulisel kohal elukeskkonna küsimused. Samas transporti käsitletakse seejuures pigem infrastruktuuri kontekstis, mis tulenevalt linna asukohast pakub potentsiaalset võimalust logistika või turismi valdkonna arenguks.

Narva arengudokumentides on lisaks infrastruktuurile tähelepanu pälvinud ka ühistranspordi arendamine. Samas maakasutuse ja transpordiplaneerimise seotust ja keskkonnasäästlikkumate liikumisviiside (eelkõige mittemotoriseeritud liikumisviiside) kasutatavuse tõstmise tähtsust ei ole peale üldplaneeringu üheski dokumendis rõhutatud. Samuti ei tule linna arengukavast selgelt välja planeeritavate tegevuste valiku alused, kui tegelikult hetke transpordisüsteemi olukorrast puudub selge ülevaade.

Nii regionaalses kui ka kohalikes arengukavades on majanduse elavdamise seisukohalt mõisteta huvi suurendada nii turistide hulka kui ka logistika- või transpordiga seotud ettevõtete arvu. Mõlemad suundi soosib tegelikult ka Narva piiriäärne asukoht. Samas on Ida-Virumaa arengustrateegias juba viidatud vastuoludele kaubandusvoogude elavnemise ja turisminduse arengu vahel. Need küsimused on teravalt üleval teisteski Eesti linnades ja teadlikult mõlemad suundasid arendades, on kindlasti võimalik leida kompromissi erinevate ambitsioonide vahel. Oluline on siinkohal ka see, kuidas on planeeritud kauba- ja reisijatevedu ning kohalik liikluskorraldus.

Positiivne on see, et nii kohalikel kui ka maakondlikel arengudokumentidel on juba rakendatud mõõdikute süsteemi, mis lihtsustab monitooringuprotsessi. Seetõttu on ka transpordi arengukava edukuse hindamise seisukohalt oluline välja töötada indikaatorid, mis aitaksid hinnata otseselt selle valdkonnaga seotud arenguid. Osaliselt on kasulik tugineda Ida-Virumaa arengustrateegias juba rakendatutele, et tagada andmete võrreldavus.

### 3. Asustuse struktuur ja liikumisvajadus

Asustusüksuse ruumiline struktuur ning selle kujunemine on üks olulisimaid tegureid, mis mõjutab oluliselt elanike liikumisvajadusi ning -harjumusi. Elukohtade paiknemise kaugus töökohtadest, teenindusasutustest või teistest soovitud sihtkohtadest kujundab inimeste liikumiste hulka ning liikumisvahendite kasutamist. Lühikeste vahemaade korral ei ilmne autode eelised teiste liikumisviiside ees. Seetõttu eelistatakse väiksema kulu ning kesklinna piirkonnas suuremat vabadust võimaldava kergliikluse kasuks. Liikumisvajaduse ning liikumiste pikkuste kasvades seevastu halveneb jalgsi või jalgrattaga liiklemise mugavus, mistõttu tekib vajaduslik sundus kasutada mootorsõidukit. Sel juhul sõltub eelistuste kujunemine ühistranspordi ning sõidukite kasutamise mugavusest ja ühiskondlikest hoiakutest.

Narva linn on Ida-Viru maakonna üks tõmbekeskuseid. Lisaks piirkondlikule rollile omab Narva linn tähtsat rolli terve Eesti riigi jaoks. Kuna Narvas asub piiripunkt, läbib Narva linna riiklikult oluline Tallinn – Narva maantee, mille kaudu liigeldakse Venemaale ning mida mööda toimub suur osa Eesti kaubaveost. Samuti läbib Narva linna Tallinn – Peterburgi raudtee, mida mööda veetakse põhiline osa Eesti eksport- ja importkaupadest. Seega mõjutab Narva linna transpordisüsteemi lisaks linna enda transpordile ka seda läbiv transport.

Narva linn on pindalalt (84,54 km<sup>2</sup>) Eestis teisel kohal. Kuid suurema osa sellest moodustab veefond. Teiseks suureks piirkonnaks on elektrijaama maa-ala. Need on alad, mis on transpordiplaneerimise ja rahvastiku paiknemise seisukohalt vähemtähtsad.

Tabel 1. Narva linna maafond (Allikas: Narva arvudes 2006)

	Pindala (ha)	%
Kogupindala (ha), sh:	8 453	100,0
hoonestatud maa	336	4,0
tööstusettevõtted	373	4,4
elektrijaam	1 475	17,4
- sellest tuhaväljad	1 349	16,0
aiandusühistud	716	8,5
metsad	1 158	13,7
veefond	2 946	34,8
sood	711	8,4
muu maa	738	8,7

Rahvastiku arvult on Narva Eestis suuruselt kolmas linn. Narvas elab Statistikaameti andmete järgi 66 435 elanikku (1.jaanuar 2008). See teeb Narva linna keskmiseks rahvastikutiheduseks 786 in/km<sup>2</sup>. Rahvastiku tihedus linna territooriumil on keskmiselt väiksem, kui teistes Eesti linnades. Kuid see on eelkõige seotud just elamiseks mittekasutatava pinna suure ulatusega. Elamualadel on rahvastiku tihedus seevastu väga kõrge, sest valdavalt elatakse kortermajades. Suur rahvastikutihedus aitab efektiivselt ära kasutada ja planeerida ühistranspordivõrku.

Rahvastikust moodustavad lapsed ja õpilased (0 - 17-aastased) inimesed ligikaudu 17%. Selle vanusgrupi peamist liikumisvajadust iseloomustab liikumine kodu ja haridusasutuse vahel. Tööelised inimesed (18 - 65-aastased) moodustavad 66%’lise osakaaluga rahvastikust enamuse. Tööeliste inimeste peamine osa liikumistest on seotud liikumistega kodu ja töö vahel. Vähemal määral on liikumised seotud teenindusasutustega (nt. toidupood). Eakad (66 - ... -aastased) moodustavad Narva elanikkonnast 16%. Eakate liikumised on eelkõige seotud teenindusasutustega ja vaba aja sisustamisega. Transpordiplaneerimise eesmärk on inimeste liikumisvajaduse rahuldamine lähtuvalt linna transpordi prioriteetidest. Suurem osa liikumisi on seotud tipp-tunnil toimuva kodu ja töö/kool vahelise liikumisega. Seega on oluline keskenduda eelkõige just nimetatud liikumiste põhjustele ja viisidele.

Suurimad tõmbekeskused ja liikumiste sihtpunktid on seega haridusasutused, ettevõtted ja teenindusasutused. Narva linnas on 14 haridusasutust, millest suurim on Narva Kutseõppekeskus, kus on üle 2000 õpilase. Üle kaheksasaja õpilase on neljas üldhariduskoolis. Tartu Ülikooli Narva Kolledžis õpib päevases õppes üle neljasaja üliõpilase ning avatud ülikoolis üle seitsmesaja üliõpilase. Haridusasutuste kõrval mõjutavad laste liikumisi ka huvikoolid. Kuid nende mõju liikumismahule jääb koolide mõjust oluliselt väiksemaks, sest huvikoolides käivate laste hulk on väiksem kui koolides ja nad asuvad sageli olemasolevate üldhariduskoolide läheduses. Samuti jääb huvikoolide tegutsemisaeg liikluse mõistes tipp-perioodi välisele ajale.

*Tabel 2. Narva linna haridusasutuste õpilaste arvud 2008/2009 õppeaastal (Allikas: Narva Linnavalitsus. Andmed seisuga 10.09.2008)*

Kool	Õpilaste arv
1. Narva Kesklinna Gümnaasium	796
2. Narva Eesti Gümnaasium	239
3. Narva Vanalinna Riigikool	370
4. Narva Kreenholmi Gümnaasium	763
5. Narva 6. Kool	603
6. Narva Peetri Kool	253
7. Narva Paju Kool	339

8. Narva Pähklimäe Gümnaasium	841
9. Narva Soldino Gümnaasium	843
10. Narva Humanitaargümnaasium	884
11. Narva Õigeusu Humanitaarkool	81
12. Narva Täiskasvanute kool	243
13. Tartu Ülikooli Narva Kolledž	1200
14. Narva Kutseõppekeskus	2226

*Tabel 3. Narva linna lasteaedade õpilaste arvud ((Allikas: Narva Linnavalitsus. Andmed seisuga 10.09.2008)*

Lasteaed	Laste arv
Lasteaed nr 2 "Marjake"	66
Lasteaed nr 3 "Ojake"	64
Lasteaed nr 6 "Pääsuke"	88
Lasteaed nr 7 "Tuluke"	176
Lasteaed nr 8 "Karikakar"	70
Lasteaed nr 9 "Muinasjutt"	54
Lasteaed nr 10 "Potsataja"	187
Lasteaed nr 12 "Kaseke"	72
Lasteaed nr 14 "Kuuseke"	54
Lasteaed nr 16 "Väikevend"	69
Lasteaed nr 18 "Punamütsike"	148
Lasteaed nr 24 "Kakuke"	183
Lasteaed nr 26 "Maasikas"	69
Lasteaed nr 27 "Põngerjas"	187
Lasteaed nr 28 "Kuldkalake"	172
Lasteaed nr 30 "Tareke"	181
Lasteaed nr 31 "Sipsik"	200
Lasteaed nr 32 "Sädemeke"	180
Lasteaed nr 33 "Pingviin"	154
Lasteaed nr 34 "Kirsike"	185
Lasteaed nr 36 "Vikerkaar"	114
Lasteaed nr 37 "Tšipollino"	208
Lasteaed nr 38 "Käoke"	239

Narva linn on ümbritsetud põhjast ja idast Narva jõega ning lõunast Narva veehoidlaga. Seega saab linna laienemine ja valglinnastumine toimuda ainult lääne suunas. Narva linnas on rohkelt kasutamata alasid. Seetõttu võib arvata, et Narva linnas ei toimu sellises mahus



valglinnastumist, kui teistes Eesti linnades on seni toimunud. Uusarendusteks leidub sobivaid alasid Narva linna territooriumil. See aga muudab transpordiplaneerimise vähemkulukaks ja kergemini teostatavaks. Tänapäeval on Narva näol tegemist kompleksse ja multifunktsionaalsete elamupiirkondadega linnaga, kus elanike igapäevane liikumisvajadus on väike. Edaspidise planeerimistegevuse kaudu on vajalik antud liikumisvajadust hoida samal määral.

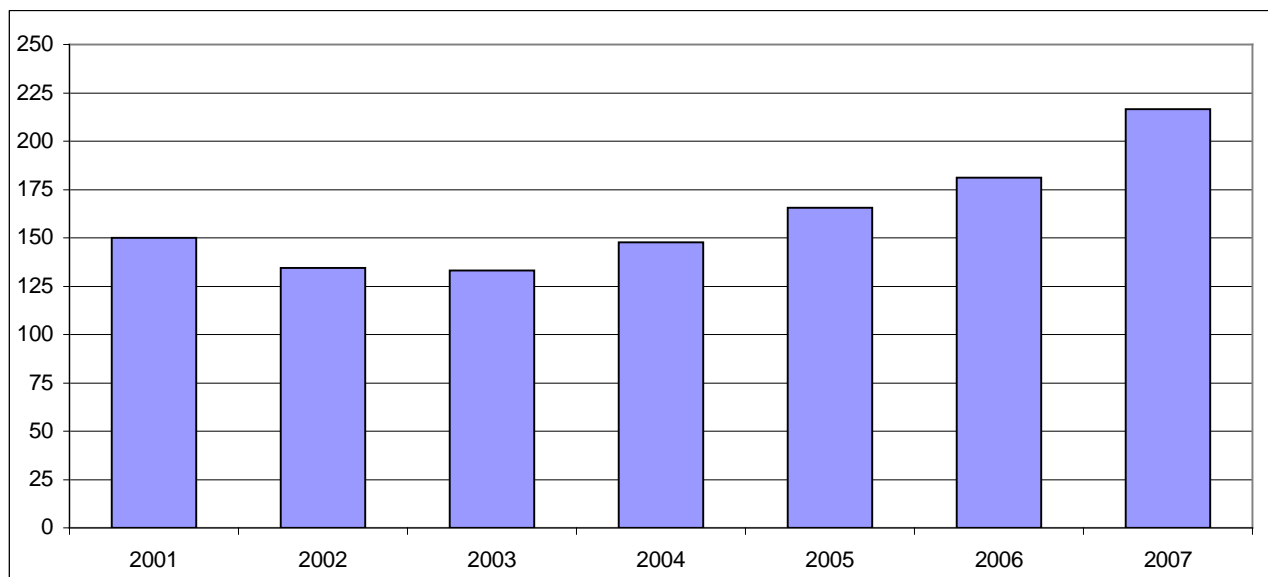
Suurte ettevõtete (töötajate arv üle 250 inimese) hulka kuuluvad: AS Kreenholm Valduse, AS Balti ES, AS Eesti Energomontaaž ja AS Energoremont. Põhiosa (88%) kõikidest töötavatest ettevõtetest moodustavad väikesed (kuni 10 inimest) organisatsioonid (*Allikas: Narva tööstusala uuring 2007*). Väga oluline on Narva linna jaoks ja mõjutab linna liiklust AS Narva Elektrijaamad, kus töötab üle 1800 inimese.

Töökohtade ja koolide järel mõjutab olulisel määral liikumisi teenindusasutuste paiknemine. Narva linna olulisimad teenindus- ja kaubanduskeskused on (*Allikas: Narva tööstusala uuring 2007*):

- Fama kaubanduskeskus;
- Astri kaubanduskeskus;
- MegaMarket kaubanduskeskus;
- Kerese kaubanduskeskus.

Kaubanduskeskused asuvad valdavalt kesklinnas suurte elamualade läheduses. Seetõttu on nende paiknemine linnaruumis liikluse seisukohast lähtudes väga hea. Kaubanduskeskused ei loo tänapäeval olulisel määral täiendavat liikluskoormust. Suur osa linna rahvastikust elab kaubanduskeskusele piisavalt lähedal, et külastada keskust jalgsi või jalgrattaga. Uute kaubanduskeskuste kavandamisel ja planeerimisel tuleks hoiduda nende rajamisest elamualadest kaugel, sest sel viisil on oht suurendada liikumisvajadust ja sellega ka liikluskoormuseid.

Autostumine on Narvas üks väiksemaid Eestis (vt. Joonis 1. Narvas autosid tuhande elaniku kohta). 1.aprilli 2008 aasta seisuga on Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse andmetele tuginedes Narvas 241 sõidukit tuhande elaniku kohta. Üheks põhjuseks on Eesti keskmisest väiksemad sissetulekud, mis piiravad sõidukite soetamist. Teiseks põhjuseks on aga Narva linnastruktuur, mis võimaldab suurem osa liikumistest sooritada ilma motoriseeritud transpordita. Ehk töö- ja elukohad ning teenindusasutused asuvad kodule piisavalt lähedal, et mugavam on kõndida, sõita jalgrattaga või vajadusel kasutada ühistransporti.



Joonis 1. Narvas autosid tuhande elaniku kohta (Allikas: Eesti Riiklik Autoregistrikeskus)

Lähtuvalt üldisest autostumise muutusest, võib prognoosida ka Narvas kiiret autode hulga kasvu. Samuti on kiirelt kasvamas ka autostumisest tingitud probleemid. Seega on oluline, et Narva Linnavalitsus määratleb eesmärgid ja prioriteedid, millisena soovitakse Narva linna tulevikus näha – kas autokeskselt, kus on mugav sõidukiga liigelda ja võimalus pääseda autoga igale poole, või inimesekeskse ja keskkonnasäästlikuna, kus inimesel on meeldiv, kvaliteetne ja ohutu liikuda.

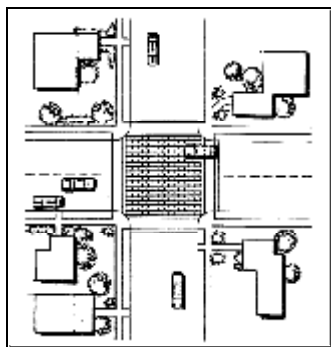
Kahjuks on enamike Eesti omavalitsuste (sh. Narva Linnavalitsusel) informatsioon inimeste liikumisvajaduste kohta liialt vähene. Puudub informatsioon miks, millal, millega ja kust kuhu inimesed liiguvad? Veidi parem on ülevaade autoliikluse mahtudest ja tänavavõrgu koormatusest. Kuid autoliiklus on vaid üks liikumisviisidest ja liiklusloenduse läbiviimine ei anna täielikku ülevaadet inimeste liikumistest teiste liikumisviisidega (jalgsi, jalgrattad, bussid). Samuti ei anna loendus ülevaadet, mis põhjustel liigutakse ja kuhu liigutakse. Eesmärgipärase transpordiplaneerimise eelduseks on piisava informatsiooni omamine – kust kuhu inimesed liiguvad, mis on nende liikumiste eesmärkideks ja millega liigutakse? Kuna transpordisüsteemi arendamise eesmärgiks on inimestele mugava liikumisvõimaluse pakkumine, on vaja eelnevalt selgitada mis on liikumiste põhjus. Seetõttu on oluline teostada järjepidevalt liikumisi puudutavaid uuringuid – nii liiklusloenduseid kui ka küsitluste läbiviimisi. Küsitluste läbiviimine elanike seas annab liikumisvajadusele lisaks teavet elanike rahulolu kohta transpordisüsteemiga. Olukorras, kus puudub selge ülevaade inimeste vajadustest ja harjumustest, on sisuliselt võimatu planeerida transpordisüsteemi kvaliteetselt. Samuti aitavad uuringud kaasa Narva Linnavalitsuse töö ja tegevuste edukuse hindamisel ning reageerida koheselt probleemidele. Sel viisil arendatakse transpordisüsteemi inimesekeskelt ja parandatakse elukvaliteeti.

## 4. Infrastruktuur

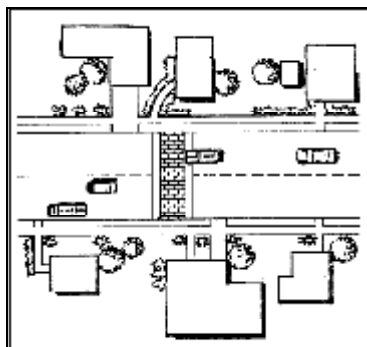
Infrastruktuur on linnaruumi osa, mida inimene kasutab enda liikumiste sooritamiseks. Teedevõrgu planeerimise ja arendamise kaudu kujundatakse linna transpordisüsteemi olukorda ning inimeste eelistusi transpordiliikide ja liikumismarsruutide valikul. Infrastruktuuri planeerimise kaudu kujundatakse linna liikluskeskkonda. Sageli hinnatakse infrastruktuuri kvaliteedi järgi linnavalitsuse suutlikkust transpordiplaneerimisel, sest teede katendi ja teedevõrgu kvaliteeti tunnetab liikudes iga inimene – nii autojuht, jalgrattur kui ka jalakäija. Lisaks katendi kvaliteedile ja teedevõrgu vastavusele vajadustele näitab infrastruktuuri kvaliteeti ka teede hooldus (eelkõige talvel). Seega on infrastruktuuri planeerimisel oluline määratleda prioriteedid ja eesmärgid nii liikluskeskkonna kui liikumisviiside valikute kujundamisel.

Infrastruktuuri arengu esmaseks prioriteediks on ohutu liikluskeskkonna loomine ning kujundada infrastruktuuri eesmärgipäraselt soodustamaks prioriteetseid transpordiliike. Ohutuse tõstmiseks on oluline regulaarselt analüüsida tänavavõrgu ohte, lokaliseerida ja analüüsida toimunud liiklusõnnetusi ja nende põhjuseid. Liiklusohutuse tõstmiseks on vajalik võtta kasutusele liiklust rahustavaid meetmeid. Erilise tähelepanu alla tuleb võtta ülekäiguradade ohutustamine. Elukeskkonna kvaliteedi tõstmiseks on oluline otsustavalt võtta kasutusele liiklust rahustavaid meetmeid ka elumupiirkondades.

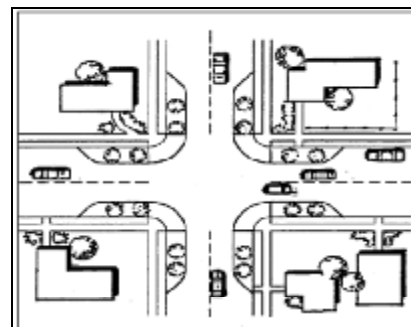
Liikluse rahustamise näited:



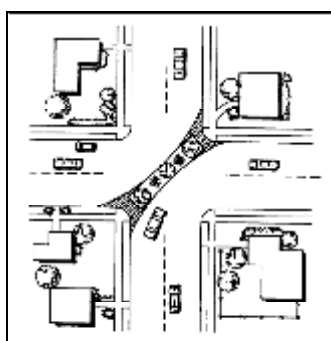
*Tõstetud ristmik*



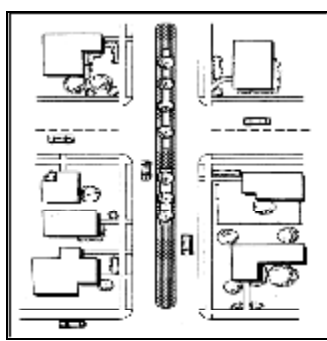
*Tõstetud ülekäik või künnis*



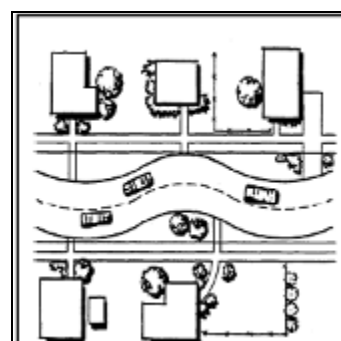
*Ristmiku kitsamaks muutmine*



*Osaliselt suletud ristmik*

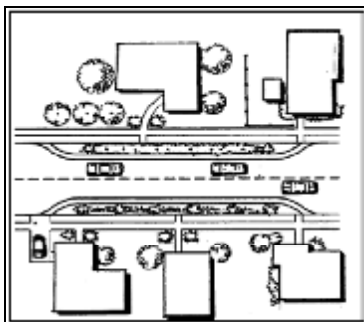


*Osaliselt suletud ristmik*

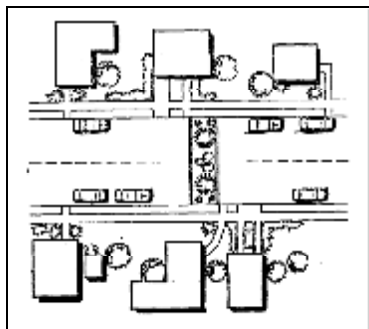


*Sirge tänava muutmine*

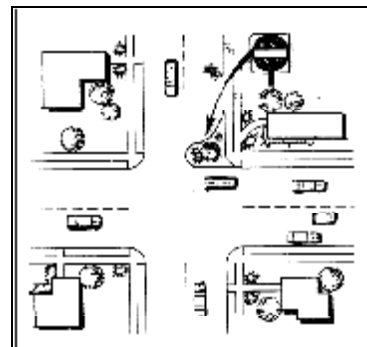
*kurviliseks*



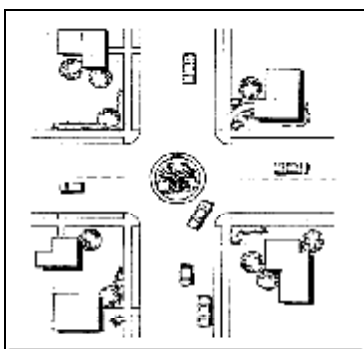
*Tänavaks kitsamaks muutmine*



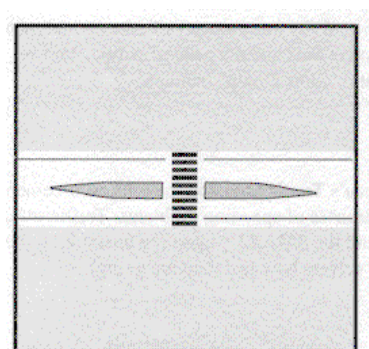
*Keskelt suletud tänav*



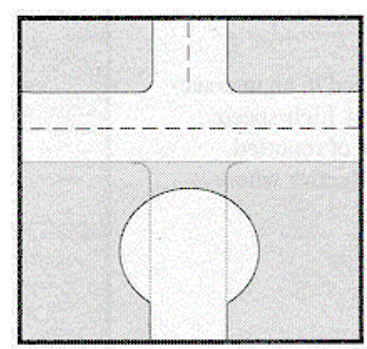
*Sissesõidu keeld*



*Ringristmik*



*Ülekäigukoha  
kanaliseerimine*



*Osaliselt suletud ristmik*

Transport mängib olulist rolli erinevate tegevuste paiknemisel. Seejuures on mõju vastastikune - erinevad looduslikud olud ja eksisteeriv infrastruktuur avaldavad omakorda mõju transpordivoogudele. Infrastruktuuri võimekus toetada mobiilsust määrabki ära linna ligipääsetavuse, mis on oluline nii turu kui ka ekspordi, töjõu liikuvuse ja turismimajanduse seisukohalt. Mida paremad on transpordiühendused, seda atraktiivsemaks muutub ka asukoht ettevõtetele, elanikele ja turistidele.

Narva linnatänavate kogupikkus on 113,9 km (Allikas: Eesti Statistikaamet). Sellest on 98,3 km kõvakattega, mis teeb kõvakattega tänavate osakaaluks 86%. Ligikaudu 60% tänavatest on kõnniteega ja ligikaudu 70% tänavatevõrgustikust on valgustatud.

*Tabel 4. Narva linnatänavate võrk 2001-2006 (Allikas: Eesti Statistikaamet)*

	Linnatänavate pikkus	..kõvakattega tänavate pikkus	..kõnniteega tänavate pikkus	..valgustatud tänavate pikkus	Jalgteede ja jalgrattateede pikkus
2001	119.0	110.0	83.0	88.0	2.0
2002	165.0	111.0	78.0	99.0	2.0
2003	119.0	110.0	76.0	95.0	2.5

2004	119.0	110.0	76.0	95.0	11.7
2005	113.9	98.3	67.0	78.4	11.7
2006	113.9	98.3	67.0	78.4	11.7

Märkus:

Mõõtühik: kilomeetrit

AS Teede Tehnokeskuse poolt on 2007.aastal läbi viidud Narva linna teede ja tänavate seisukorra uuring. Selle käigus määratleti vaadeldud :

- Teekatte tasasus;
- Teekattel esinev roopa sügavus;
- Teekonstruktsiooni kandevõime;
- Teekatte seisukorra visuaalne hindamine.

Põhitänavaid oli mõõtmisplaani kantud 18 tk kogupikkusega 33,8 km. Teekatte tasasust mõõdeti kokku 51,3 km, roopa sügavust mõõdeti kokku 44,7 km ja teekonstruktsiooni kandevõimet mõõdeti 311 punktis. Teekatte seisukorra visuaalset hindamist tehti ühel 230 m pikkusel põhitänaval. Jaotustänavaid oli mõõtmisplaanis kokku 42 tk kogupikkusega 27,1 km. Teekatte tasasust mõõdeti nendel teedel ja tänavatel kokku 22,6 km, roopa sügavust mõõdeti kokku 4,7 km ja teekonstruktsiooni kandevõimet 120 punktis. Teekatte seisukorra visuaalset hindamist tehti 21 tänaval kokku 9,6 km-l (*Allikas: AS Teede Tehnokeskus, "Narva linna teede ja tänavate teekatete seisukord 2007.a."*).

Nimetatud uuringu järgi on Narva tänavate teekate üldiselt rahuldavas seisukorras. Mõõtmistulemuste järgi on mõõdetud teelõikudes katendi kvaliteet:

- 26% heas seisukorras;
- 52% rahuldavas seisukorras;
- 22% halvas seisukorras.

Põhitänavate teekatte kvaliteet on mõnevõrra parem kui jaotustänavate teekatte tasasus. Probleemseimateks tänavateks on AS Teede Tehnokeskuse poolt läbi viidud mõõtmistulemuste järgi Raudsilla tänav, Kadastiku II tänav, Pimeaia tänav ja Partisani tänav.

Roopa sügavus ei ole tõsine probleem ja roopa sügavuse seisukohalt on tänavate kvaliteet hea. Roopa sügavusega on suuremaid probleeme üksikudel teelõikudel, kus on suurem liiklussagedus. Samuti võib hinnata heaks teekonstruktsiooni kandevõime. Probleeme on ainult üksikudel teedel ja teelõikudel.

AS Teede Tehnokeskuse töö analüüs määratleb lähtuvalt teekatte seisukorra mõõtmisandmetest Narva linna teede ja tänavate remondivajaduse. Saadud tulemuste järgi on

Narva tänavavõrgu katendi kvaliteet samas seisukorras nagu näiteks Tartu linna tänavate olukord.

Tabel 5. Narva linna tänavavõrk (Allikas: Narva arvudes 2006)

	2006
Tänavate kogupind (m <sup>2</sup> )	867 845
Tänavate kogupikkus (km) sh:	113
-asfaltkattega	95
Kõnniteede kogupind (m <sup>2</sup> )	113 068
Kokku sillad ja viaduktid	8
Tehniline seisukord:	
-rahuldav	7
-mitterahuldav	1

Tänavate kogupind on ligikaudu 868 000 m<sup>2</sup>. Kõnniteede kogupind on ligikaudu 113 000 m<sup>2</sup>. Praegusel hetkel on tänavaruumi suurus liiklusele piisav ja teede koridorid on laiad. Sõiduradade laiused on kohati liiga suured ja soodustavad kiiruseületamist. Tänavaruumi laius võimaldab rekonstrueerimisel paigutada samale pinnale lisaks olemasolevatele sõiduradadele ka kergliiklustee.

Tänavate rekonstrueerimine aitab parandada tänavate kvaliteeti ja suurendada liiklusohutust. Samuti aitab tänavate rekonstrueerimine parandada elanike rahulolu transpordisüsteemi kvaliteediga. Arengukava perioodil kavandatakse järgnevaid suuremaid tänavate rekonstrueerimisprojekte:

- Energia tn.;
- Kerese tn. (Kreenholmi tn kuni Rahu tn viaduktini);
- Hariduse tn. (Puškini tänavast kuni Kangelaste prospektini);
- Peetri plats;
- Kreenholmi tn. (Kerese-Tallinna mnt);
- Mõisa tn.;
- 6.Roheline tn. pikendamine kuni Pähklikmäe tn.

Lisaks tänavate kvaliteedi parandamisele kavandatakse mitmete ristmike rekonstrueerimist, mis aitavad parandada oluliselt nende kvaliteeti. Ristmike rekonstrueerimine suurendab samuti ka liiklusohutust ja parandab liiklejate rahulolu transpordisüsteemi olukorraga. Olulisimad ristmike rekonstrueerimised toimuvad:

- Tallinna mnt. – Kerese tn. – Puskini mnt. ristmik;
- Tallinna mnt - 3.Roheline tn ristmik;
- Joala tn. – Kreenholmi tn. ristmik;

- Puškini tn. ja Rakvere tn. ristmik;

Narva linnas on kokku kaheksa silda ja viadukti. 2004 aastal viidi OÜ Tilts poolt Narva linnas seitsmel sillal läbi tehnilise seisundi üldine hinnang. Antud uuringu tulemuste järgi on sildade tehniline seisund valdavalt hea või rahuldav. Tehniliselt on suurimad probleemid seotud sildade piirete olukorraga.

Foorid on vananenud ja eredal päeval päikese käes ei ole valgusfoori tulesid võimalik eristada. See suurendab liiklusohhtlikkust. Fooride tsüklid ei ole omavahel kooskõlastatud, mistõttu puudub nn. "roheline laine". See suurendab sõitmise ajakulu ning suureneb mõju keskkonnale. Seetõttu on vajalik asendada aegunud foorid kaasaegsete fooridega ning kaasajastada fooriprogramme.

## 5. Kergliiklus

Kergliiklusel on täita oluline roll inimeste liikumistes. Eriti oluline on arendada kergliiklust Narva suuruses linnas, kus suurem osa liikumistest on piisavalt lühikesed, et liigelda kas jala või jalgrattaga. Kergliikluse arendamine ning selle suur osatähtsus liikumistes aitab parandada nii linnaruumi kvaliteeti kui ka elanike tervist.

Inimeste maksimaalseks jalgsikäigu pikkuseks on ligikaudu 3,5 km ning jalgrattaga 7 km. Need on distantsid, mille piires on paljud inimesed võimelised vastavaid liikumisviise kasutama. Loomulikult väheneb inimeste valmisolek kergliiklust kasutada distantsi kasvades. Kuna linnaruumis kujuneb inimeste tegelik liikumismaa jalgsi või jalgrattaga enamasti oluliselt lühemaks, võib väita, et Narva linna suurus on ideaalne, et kujundada Narva liiklust kergliikluse-kesksena.

Kahjuks on täna kergliikluse osakaalu puudutava informatsiooni omamine vähene. Seetõttu on raske hinnata, millistes mahtudes, mis põhjustel ning kus liigeldakse jalgsi või jalgrattaga. Täpse ülevaate puudumine muudab ka keeruliseks eesmärgipärase kergliikluse arendamise. Senine töö on seisnenud eelkõige lühiajalistes tegevusplaanides.

Kergliikluse arendamisel on oluline kvaliteetse infrastruktuuri rajamine, mis võimaldab nii jalgsi kui ka jalgrattaga liigelda ohutult ja mugavalt. Kõige ohutum jalgrattaliikluse seisukohast on eraldada jalgrattatee sõiduteest. Jalgrattateede võrgustiku loomisel on oluline ühendada linna äärealad kesklinna ja linna tõmbekeskustega.

Jalgsi käimine pole ainuüksi keskkonnasäästlik, vaid ka tervislik ja see omab ühiskonna, inimeste ja keskkonna heaolu seisukohalt mitmeid positiivseid külgi:

- Tervis- Eesti südame-veresoonkonna haiguste kõrge osakaal on paljuski tingitud elanike ebatervislikest eluviisidest ja vähesest liikuvusest.
- Keskkond ja energiabilanss. Jalgsi käimine avaldab keskkonnale minimaalset survet.
- Võrdsus ja säästlikkus. Jalgsi käimine on ainus transpordiliik, mida on võimalik kasutada peaaegu kõigil ja ilma igasuguste kuludeta
- Kogukond. Kogukond, kus on võimalik jalgsi liigelda ja kus jalakäijad tunnevad end turvaliselt, soodustab tihedamat suhtlemist ja heaolu.

Ka jalgratta kasutamisel on mitmeid kasutegureid: vähenenud terviseriskid, depressioon ja närvilisus. Lisaks sellele võib jalgratas Narva suuruses linnas tiptundidel olla kiireim liikumisviis sihtpunkti jõudmiseks vältides liiklusseisakuid, parkimiskoha otsimist ja omades võimalusi otseteede kasutamiseks.



Kergliikluse arendamisel on vajalik rajada täiendavaid jalgrattaparklaid olulisimate tömbekeskuste juurde. Jalgrattaga sõitjate jaoks on mugavaim ja liiklemiseks motiveerivam, kui jalgrattaparkla asuks katuse all ning oleks valvega. Eriti oluline on jalgrattaparklate rajamine koolide juurde. Eesti oludes on sõltuvalt ilmastikuoludest suur osa aastast jalgrattaga liiklemine raskendatud. Seetõttu tuleb pöörata erilist tähelepanu kergliikluste hooldamisele – eriti just talvel.

Kergliikluse osatähtsuse tõstmisel tuleb senisest enam tähelepanu pöörata teavitustöö tõhustamisele. Kuna õpilased võtavad kõige kergemini omaks erinevaid hoiakuid, tuleb kergliikluse populariseerimisel tõsta enim just õpilaste teadlikkust. Parimaks motivaatoriks jalgrattakasutuse osakaalu tõstmisel on selgitustöö selle liikumisviisi valiku kasust ühiskonnale aga ennekõike potentsiaalsele jalgrattakasutajale endale. Ära tuleb kasutada kõik peamised informatsioonikanalid, mille kaudu Narva elanikud on juba harjunud informatsiooni saama - ajalehed, ajakirjad, televisioon, raadio ja internet. Lisaks meediakampaaniale on oluline pakkuda võimalusi osaleda ning aktiivselt kaasa lüüa erinevatel koolitustel, teabepäevadel ja aktsioonides, kus muuhulgas jagatakse teavet transpordimõjudest, keskkonnasäästlikest liikumisviisidest, õigest käitumisest jalgratturina ning ohututest jalgrattamarsruutidest. Eesmärgiks on tõsta teadlikust keskkonnaprobleemidest ja võimalustest neid leevendada ning tagada see, et transpordivalikuid tehakse teadlikumalt pöörates tähelepanu sellega kaasnevatele mõjudele. Oluline on kaasata teavitustöösse Narva arvamusiõidrid ning teised tuntud ja tunnustatud kodanikud, kes oma eeskujuga motiveeriksid elanikke senisest enam kasutama kergliiklust.

Kergliikluse suurimaks probleemiks on jalakäijate liiklusohutus. Seetõttu on vajalik tõsta jalakäijate liiklusohutust. Erilise tähelepanu alla tuleb võtta ülekäigurajad, kus juhtub enim liiklusõnnetusi jalakäijatega. Reguleerimata ülekäigurajad on liikluskeskkonnas selliseks kohaks, kus kohtuvad kaks väga erinevat liiklejatüüpi - kiire ja kaitstud mootorsõiduk ning suhteliselt aeglane ja kaitsetu jalakäija. Liiklusõnnetuse risk reguleerimata ülekäigurajal sõltub põhimõtteliselt kahest asjaolust:

- § esiteks peab tekkima olukord, kus ülekäigurajal ristuvad sõiduki ja jalakäija trajektoorid;
- § teiseks peab tekkima olukord, kus sõiduki juht, tegelikult kehtivat liikluseeskirja eirates ei peatu jalakäijale teeandmiseks vaid sõidab edasi, mille tulemusena leiab aset liiklusõnnetus.

Viimati kirjeldatud situatsioon võib omakorda sõltuda mitmetest asjaoludest - juhi võimest märgata ülekäigurada, seejärel märgata seal sõidutee ületust ootavat jalakäijat ning seejärel juhi otsusest - kas peatada sõiduk teeandmiseks või siiski ületada vöötrada jalakäijale teed andmata. Olulisimaks liiklusõnnetuste riski määravaks faktoriks ülekäiguradadel on kiirus,

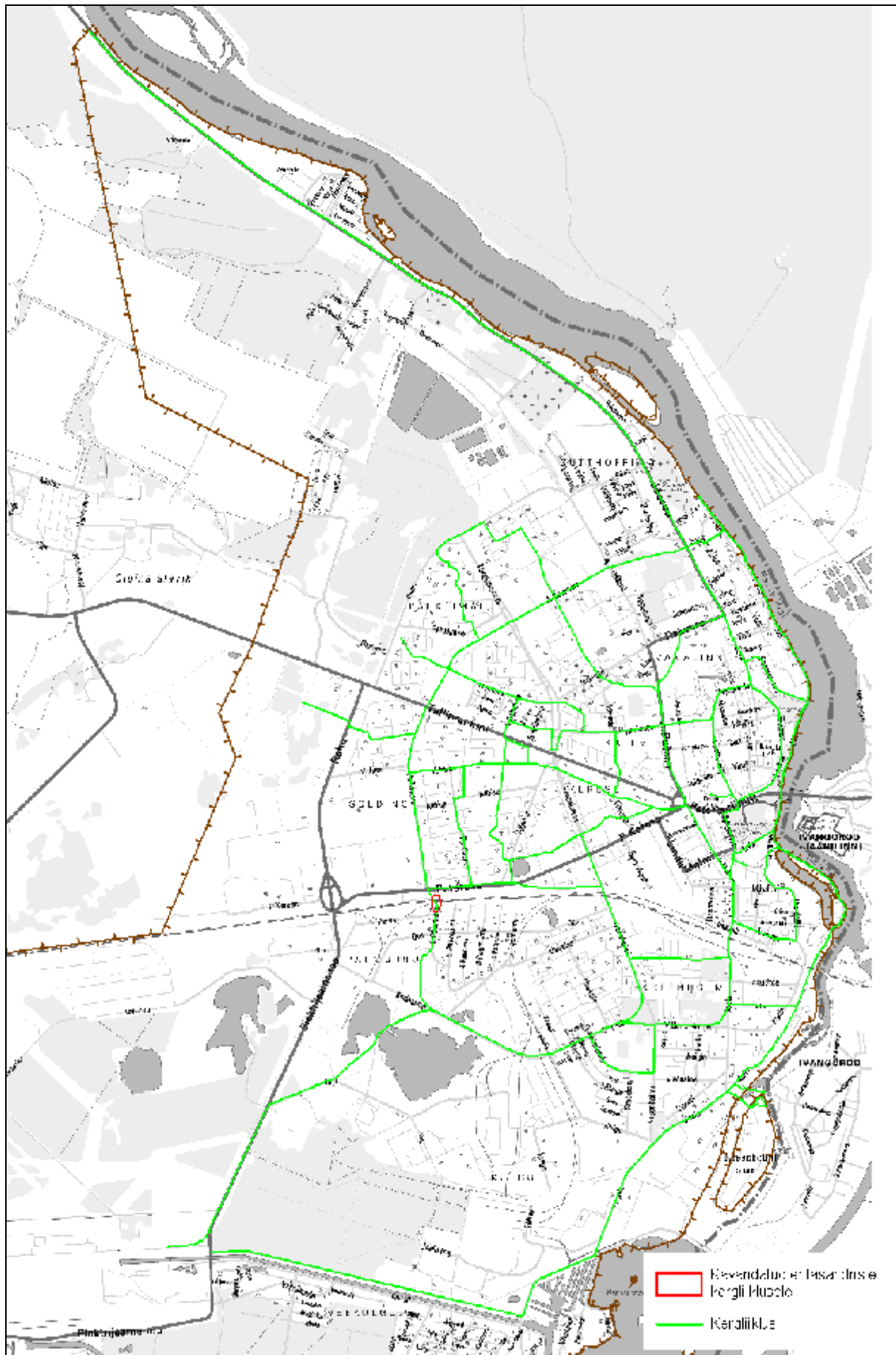
tegelikult kokkupõrkekiirus kokkupõrke hetkel. Seega on oluline ehituslike vahenditega suurendada liiklejate tähelepanu ning sundida autojuhti ülekäigurajale lähenedes vähendama sõidukiirust. Ühes jalakäijale ohutuma sõidutee ületamise võimaluse loomisega abistame me tegelikult ka autojuhti, muutes ohutussaarte rajamise, sõiduradade kitsamaks ehitamise ja nähtavustingimuste parandamisega sõidutee ületamiseks kuluva aja jalakäijale nii lühikeseks kui võimalik ning millest vabaneb omakorda see aja- ja närvikulu, mis autojuhil tavapäraselt kulub keeruliste liiklussituatsioonide tajumiseks, otsuse tegemiseks ja tegutsemiseks.

Praegusel hetkel on jalgsi käimine ja jalgratta kasutus üks ohtlikumaid liikumisviise Narva linnas. Ligikaudu 2/3 kõigist inimkannatanuga lõppenud liiklusõnnetustest on seotud kergliiklusega. Seega on praegune kergliikluse infrastruktuur ohutuse seisukohalt liialt vähe arenenud. Arvestades Narva linnastruktuuri, on kergliiklus väga suure potentsiaaliga liikumisviis. Oluline on senisest enam pöörata tähelepanu kergliikluse arendamisele. Lisaks töö ja koduvahelistele liikumistele kasutatakse jalgrattaid intensiivselt ka vabal ajal ja sportimiseks ning liikumiseks suvilapiirkondadesse. Suvilapiirkondadesse sõitmine intensiivistub eriti suvekuudel.

Narva linnas on teedevõrgu pikkuseks 113,9 km (Allikas: Statistikaamet). Sellest on kõnniteega tänavate pikkus 67 km. Ehk ligikaudu 40% tänavatest puudub kõnnitee. Puuduv sõiduteest eraldatud kõnnitee suurendab liiklusohutust. Narva linnas on 11,7 km jalgrattateid. Kõnniteede ja jalgrattateede rajamise kaudu on võimalik tõsta liiklusohutust ning motiveerida inimesi kergliiklust igapäevaselt rohkem kasutama. Narva linna üldplaneeringus 2001-2012 on määratletud kavandatav jalgrattateede võrgustik (vt. Joonis 2. Kavandatud kergliiklusteede võrgustik (Allikas: Narva üldplaneering 2001-2012)).

Igapäevase jalgrattaliikluse kõrval on oluline arendada jalgrattasõidust mugav vabaaja sisustamise viis ja hobi. See eeldab terviseradade arendamist ja populariseerimist. Sel eesmärgil planeeritakse ja rajatakse Narva – Narva-Jõesuu terviserada. Lisaks rekreatiivsetele eesmärkidele aitab nimetatud terviserada parandada jalgrattaliikluse kvaliteeti ja ohutust Narva läheduses asuvasse suvilapiirkondadesse. Samuti aitab Narva elanikel ohutumalt ja mugavamalt sõita suvilakooperatiividesse mööda planeeritavat Tõrvajõe – Narva kergliiklusteed.

Probleeme on ülekäiguradade valgustusega. Valgustus ei ole piisav ning inimesed ei ole harjunud kandma helkurit. Seetõttu jäävad jalakäijad autojuhile sageli nähtamatuks. Samuti ületatakse sageli teed selleks mitte ettenähtud kohas, mis suurendab liiklusohutust.



Joonis 2. Kavandatud kergliikluste võrgustik (Allikas: Narva üldplaneering 2001-2012)

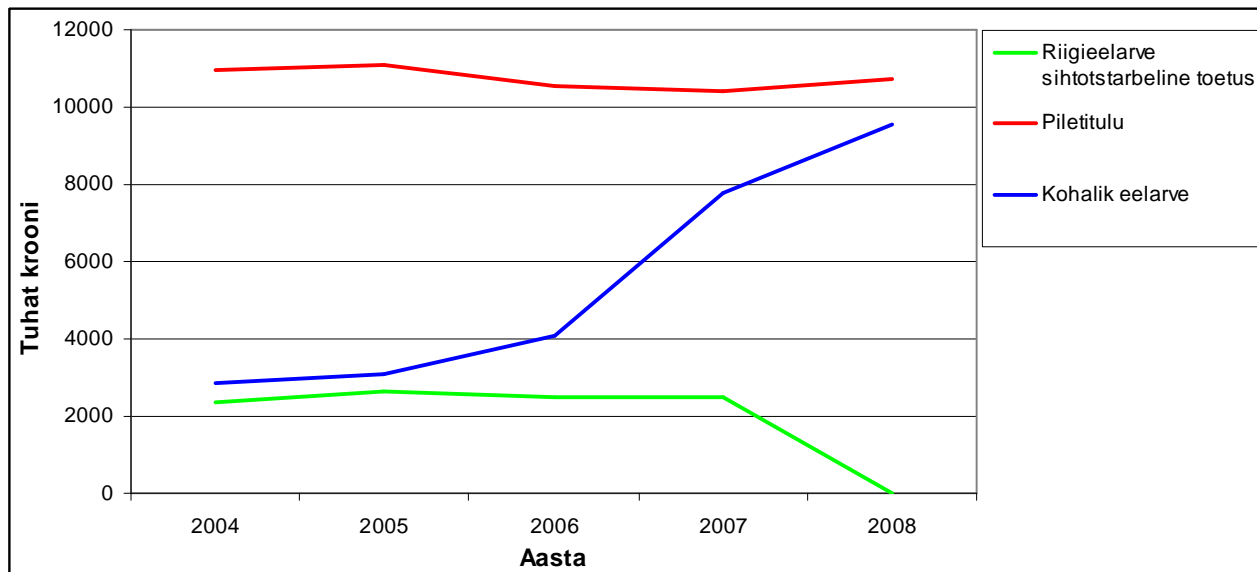
## 6. Ühistransport

Kaasaegset linnaruumi ja transpordiplaneerimist iseloomustab keskkonna väärtustamine ning elukvaliteedi tõstmisele keskenduv planeerimistegevus. Inimsõbraliku ja keskkonnasäästliku linnaruumi arendamisel on oluline vähendada transpordisektori ja inimtegevuse kahjulikke mõjusid, mis halvendavad elanike elukvaliteeti. Õhusaaste, ruumi- ja ressursivajadus, liiklusohutus ja mitmed teised transpordi poolt tekitatavad kahjulikud mõjud kujundavad linna mainet ning elanike rahulolu oma kodukohaga. Ühistranspordi eelisarendamise kaudu on võimalik vähendada inimtegevuse ja transpordisektori negatiivseid mõjusid ning kujundada linnaruumi harmooniliselt ja elukvaliteeti tõstvalt. Bussiliikluse eelisarendamisel on suur majanduslik ja sotsiaalne tulu, kuna väheneb vajadus investeeringute järele infrastruktuuri rajamiseks ning suureneb transpordi kättesaadavus. Olukorras, kus linnaruum on piiratud, on oluline kasutada ruumi mõistlikult ning jätta see maa inimestele, mitte aga autodele.

Narva linna ühistransporti on täpsemalt uuritud ja analüüsitud 2004-2005 aastal. Ühistranspordi eesmärgipäraseks planeerimiseks ning selle kvaliteedi määramiseks on oluline analüüsida ühistranspordi olukorda järjepidevalt – viia läbi küsitlusi ja loenduseid. Vähenenud andmestik ei võimalda ühistransporti planeerida lähtuvalt linna planeerimise prioriteetidest ning elanike vajadustest. Seega on keeruline hinnata ka ühistranspordisüsteemi kujunemise tendentse.

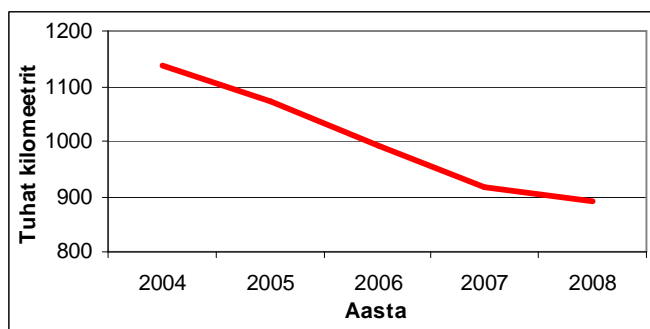
Linnaliinidel teostab liiniveoteenust AS Narva Bussiveod. Nimetatud vedajaga on sõlmitud avaliku liiniveo leping, mis kehtib alates 01.10.2006.a kuni 01.07.2012.a. AS Narva Bussiveod teenindavad Narva linnas üheksat liini, mille aastane liiniläbisõit on ligikaudu 900 000 kilomeetrit. Lisaks liiniveoteenuse osutamisele teostab vedaja piletimüüki ning korjab piletitulu. Liiniläbisõit on möödunud viie aasta jooksul vähenenud ligikaudu 20%. Väljumiste arvu vähenemine halvendab oluliselt ühistranspordi kättesaadavust ja sellega ka ühistranspordi osatähtsust liikumistes tervikuna. Vaatamata liiniläbisõidu vähenemisele näitavad vedaja andmed, et reisijate arv on püsunud samal tasemel. Lähtudes vedaja andmetest teostatakse aastas Narva linnaliinidel ligikaudu 3,6 miljonit reisi. Kuigi reisijate arv püsib samal tasemel ning bussipiletite hind on vaadeldavalt perioodil tõusnud, ei ole sel perioodil oluliselt muutunud piletitulu maht. Vedaja poolt kogutav aastane piletitulu maht on möödunud viiel aastal olnud ligikaudu 11 miljoni krooni. Kuna piletitulu ja sõitjate loenduse tulemuste erinevus 2004 aastal oli pea 40%, ehk sellisel määral kasutati ühistransporti selle eest tasumata, võib praegusele statistikale tuginedes hinnata piletituta sõitjate osakaalu püsivust pea samal tasemel või isegi selle osakaalu kasvu. See tähendab, et suur osa reisijatest on kasutasõidukoost omavad inimesed või ei tasu sõiduteenuse kasutamise eest. Kohalikust eelarvest saadav dotatsioon on möödunud viie aasta jooksul kasvanud üle 300%. Kuni 2007 aastani doteeriti linnaliine ka riigieelarve sihtotstarbelisest toetusest. Möödunud viie aasta

jooksul on piletitulu osatähtsus sõidu maksumusest vähenenud 68%’lt 2004. aastal 50%’ni 2007. aastal (vt. Joonis 3. Liiniveo rahastamine erinevatest allikatest 2004-2008)

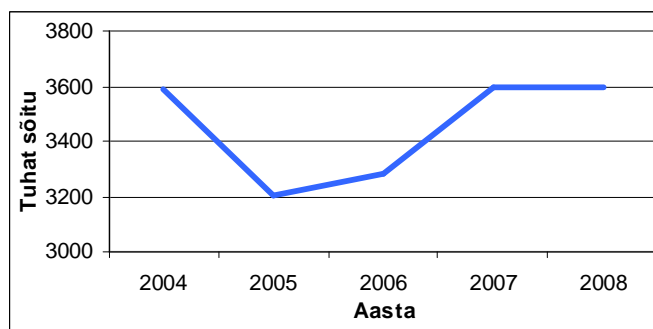


Joonis 3. Liiniveo rahastamine erinevatest allikatest 2004-2008 (Allikas: AS Narva Bussiveod)

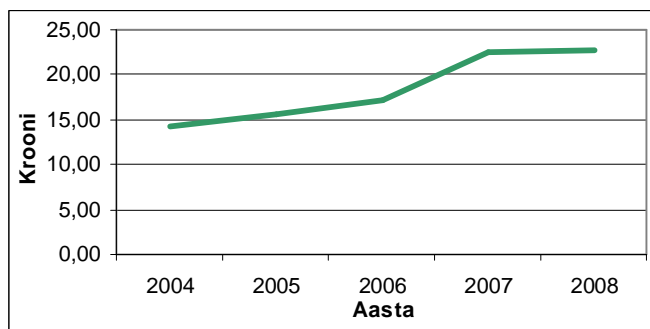
Kõige enam müüakse üksipileteid. Üksipiletid moodustavad piletitulust üle 60%. Piletitulust moodustavad 30-päeva sõidupiletid (sh. Õpilaste 30-päeva sõidupiletid) ligikaudu 32%. Peale eelnimetatud piletitüüpide on võimalik soetada veel ka 20-päeva ja 10-päeva sõidupileiteid, kuid nende osatähtsus jääb paari protsendi ulatusse. Üksipiletite nii suur osatähtsus näitab, et väga palju sõite tehakse juhuslikult – ehk igapäevaselt järjepidevalt ühistranspordi kasutatavate inimeste hulk on vähene. Teisalt annab üksipilet suurema võimaluse sõidu eest tasumata ühistransporditeenust tarbida.



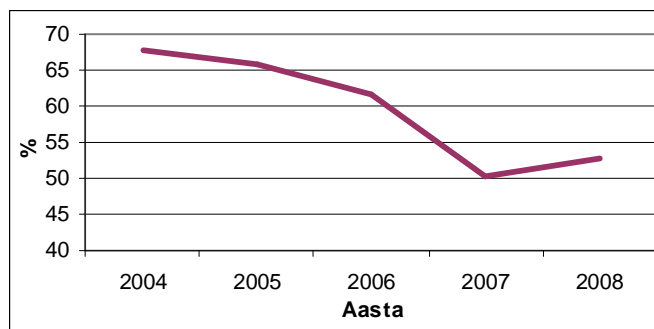
Joonis 4. Liiniläbisõit 2004-2008



Joonis 5. Sõitjate (sõitude) arv 2004-2008



Joonis 6. Liinikilomeetri maksumus 2004-2008



Joonis 7. Piletitulu osatähtsus linniveo kogumaksumusest 2004-2008

Kahjuks puudub ülevaade inimeste hinnangutest ühistranspordile ning probleemsetest kvaliteeti määravatest näitajatest. Seega puudub ülevaade, miks inimesed oma igapäevastes sõitudes ühistransporti kasutavad ning millised on suurimad probleemid ühistranspordis. 2004 aastal viidi läbi loendus ühistranspordi kasutajate kohta. Kuid loendus ei anna võimalust uurida elanike rahulolu ja reaalseid vajadusi. Kuna ühistransport on teenus, mille kliendid on inimesed, siis on vaja pöörata senisest enam tähelepanu inimesekeskse ühistranspordi arendamisele. See eeldab inimeste soovide, hinnangute ja vajaduste selgitamist ning analüüsi, mille alusel on võimalik ühistranspordisüsteemi arendada. Ühistranspordi kvaliteedi tõstmine on modernse linna transpordisüsteemi arendamise olulisimaid eesmärke. Ühistransport peab olema paindlik, inimeste liikumisvajadusi maksimaalselt rahuldav ning mugav kasutada.

Narva linna iseloomustab liikumiste eripära talve ja suveperioodil. Narva linna territooriumil ja Narva lähistel asuvad suured aianduskooperatiivid, kuhu suveperioodil on väga suur liikumisenõudlus. Samas asuvad nad Narva linna territooriumilt väljas. Maakonnaliinide mõistes jäävad aga nimetatud liinid liialt lühikeseks. Seega on oma olemuselt tegemist peamiselt linnalähiliinidega.

Kokku on Narva linnas 122 bussipeatust. Neist ainult 15's on ootepaviljonid. Ootekojad on vajalikud ühistransporditeenuse kvaliteedi tõstmiseks ning bussiooteaja mugavamaks muutmiseks. Ootepaviljonide olemasolu on eriti vajalik halbade ilmaoludega. Bussipeatused peavad andma reisijale kõikvõimalikku informatsiooni ühistranspordi kasutamisel ning olema mugavad kohad ühistranspordi ootamiseks. Samuti on bussipeatused osake linna kujunduslikest elementidest, mis kas kaunistavad linna või jätavad linnast negatiivse välisilme. Seega on bussiootepaviljonide rajamine vajalik ühistranspordi kasutusmugavuse ja kvaliteedi tõstmiseks. Bussiootepaviljonide rajamisel tuleb kaaluda võimalust teha koostööd eraettevõtetega (näiteks. reklaamifirmad). Samuti tuleb bussiootepaviljonide ja bussipeatusesse juurdepääsuteid rajades arvestada puuetega inimeste vajadustega.

Puudulik on info ühistranspordi kohta. Internetist on võimalik saada teavet bussiliinide ja väljumisaegade ning peatuste kohta. Kuid peatustes puuduvad liinikaardid ja paljudes peatustes puudub informatsioon väljumisaegade kohta. Leidus ka peatuseid, kus puudub koguni info peatust läbivate liinide kohta.

Narvast väljuvad mitmed Ida-Viru maakonnaliinid ja kaugliinid. Kuid neid kasutatakse valdavalt liikumistes Narva linnast välja ja vastupidi. Linnasiseses liikumises kaug- ja maakonnaliine ei kasutata. Samuti läbivad Narva linna mitmed rahvusvahelised bussiliinid. Praegune Narva bussijaam ei võimalda pakkuda piisavalt kvaliteetset teenust. Bussijaama teeninduse kvaliteeti aitab parandada bussijaama kavandatav kolimine vanasse raudteejaama hoonesse. Selle tulemusena suureneb reisijatele mõeldud ooteruumi maht ja teenuste kasutamise kvaliteet ning paranevad töötajate töötingimused.

Kord päevas väljub AS Edelaraudtee reisirong Tallinna suunal ja saabub Tallinnast. Lisaks Edelaraudtee poolt teenindatavale riigisisesele reisirongiliiklusele läbib Narvat ka GO Gruppi kuuluva GO Rail rahvusvahelised rongiliinid Tallinn – Moskva - Tallinn ja Tallinn - Sankt-Peterburg – Tallinn.

2007.aastal oli väljastatud 34 taksoveoluba. Võrreldes 2005.aastaga on taksoveolubade arv vähenenud ligikaudu poole võrra. 2005.aastal oli Narvas väljastatud 63 taksoveoluba.

*Tabel 6. Väljastatud taksoveolubade arv (Allikas: Narva Linnavalitsus)*

	2005	2006	2007
Väljastatud taksoveolubade arv	63	45	34

## 7. Liiklus

Liiklus on inimeste liikumisvajaduse rahuldamise tulem. Seega mõjutab liiklusmahtusid otseselt, kuidas asetsevad linnas inimesele vajalikud asutused ja elukohad. Kui inimese siht- ja lähtekohad asuvad üksteisest kaugel, pikeneb ka inimeste liikumisvajadus, mistõttu suureneb ka liiklusintensiivsus. Seetõttu tuleb liikluse planeerimist vaadelda tihedas seoses linna ruumilise planeerimisega. Linnaruumi planeerimisel tuleb püüelda mitmekülgse linna suunas, mis ei suurendaks liikumisvajadust. Sel teel on võimalik kontrollida liikluskoormuste muutust ja ennetada võimalikke probleeme liikluses.

Infrastruktuuri koormatus on tänasel päeval inimeste jaoks üheks olulisimaks näitajaks, mille kaudu hinnatakse linna suutlikkust ja edukust transpordiplaneerimisel. Tihe liiklusintensiivsus pikendab inimeste liikumise ajakulu ja suurendab rahulolematust liikluse olukorraga. Infrastruktuuri planeerimise kaudu kujundatakse linna liikluse iseloomu ja mahtusid. Planeerimistegevuse eesmärgipäraseks läbiviimiseks on vajalik piisav liikumisi puudutava andmestiku olemasolu. Statistiline andmestik aitab määratleda probleemseid kohad liikluses ning võimaldab leida probleemidele optimaalseimad lahendusvariandid.

Parima võimaluse liiklusolukorra analüüsimiseks ning hindamiseks annab liikluse modelleerimine ja modelleerimistulemuste analüüs. Liiklusmudelit rakendades saab paljusid liiklussituatsiooni mõjutavaid asjaolusid komplekselt arvestada, kaasaarvatud tänavavõrgu arendamisel rajatavad uusobjektid. Näiteks võib linnades mõne uue kaubanduskeskuse, magistraaltänavaga või tunneli rajamisega seonduv liikluse ümberjagunemine osutada niivõrd suureks, et ilma liiklusmudeli abita selle mõju määrata on väga keeruline ja ebatäpne. Kuigi liiklusmudeli koostamine on mahukas töö, siis juba valminud liiklusmudeli kasutamine on suhteline lihtne, kiire ja resultatiivne, seda nii strateegilise kui ka taktikalise tasandi liiklusülesannete lahendamisel. Modelleerimistulemuste analüüsi teostamise puhul tuleb arvestada, et liikluse maht ja marsruudid on ajaliselt ja ruumiliselt erinevad erinevatel perioodidel. Töö- ja elupaikade vahel tekkiv liiklus on peamine hommikul tippunnil, õhtusel tippunnil lisanduvad töö- ja elukohtade korrespondentsidele veel tömbekeskustega seotud liikumised – kaubandus, meelelahutus jne., mistõttu on linnaliikluse tervikpildi saamine üsna komplitseeritud. Transpordimudelite kasutamisel prognoosimisel on nende prognooside täpsus seotud kahe asjaoluga- ühest küljest prognoosi mõjutavate tegurite arvestamisega, teisest küljest aga mõjutab prognoosi täpsust ka rekonstrueeritava infrastruktuuri objektide lõplikuks kujunev lahendus, mida käesoleval hetkel veel täpselt teada ei ole. Narva Linnavalitsus on viinud läbi liiklusolukorra hindamise ning prognoositava liiklusolukorra planeerimiseks on kasutada liiklusmudel. Selle juures on oluline järjepidevalt andmete kaasajastamine ja analüüs. Sel viisil saadakse väga hea baasandmestik linnaruumi arengu mõjude hindamiseks ning kvaliteetse liikluskeskkonna loomiseks.



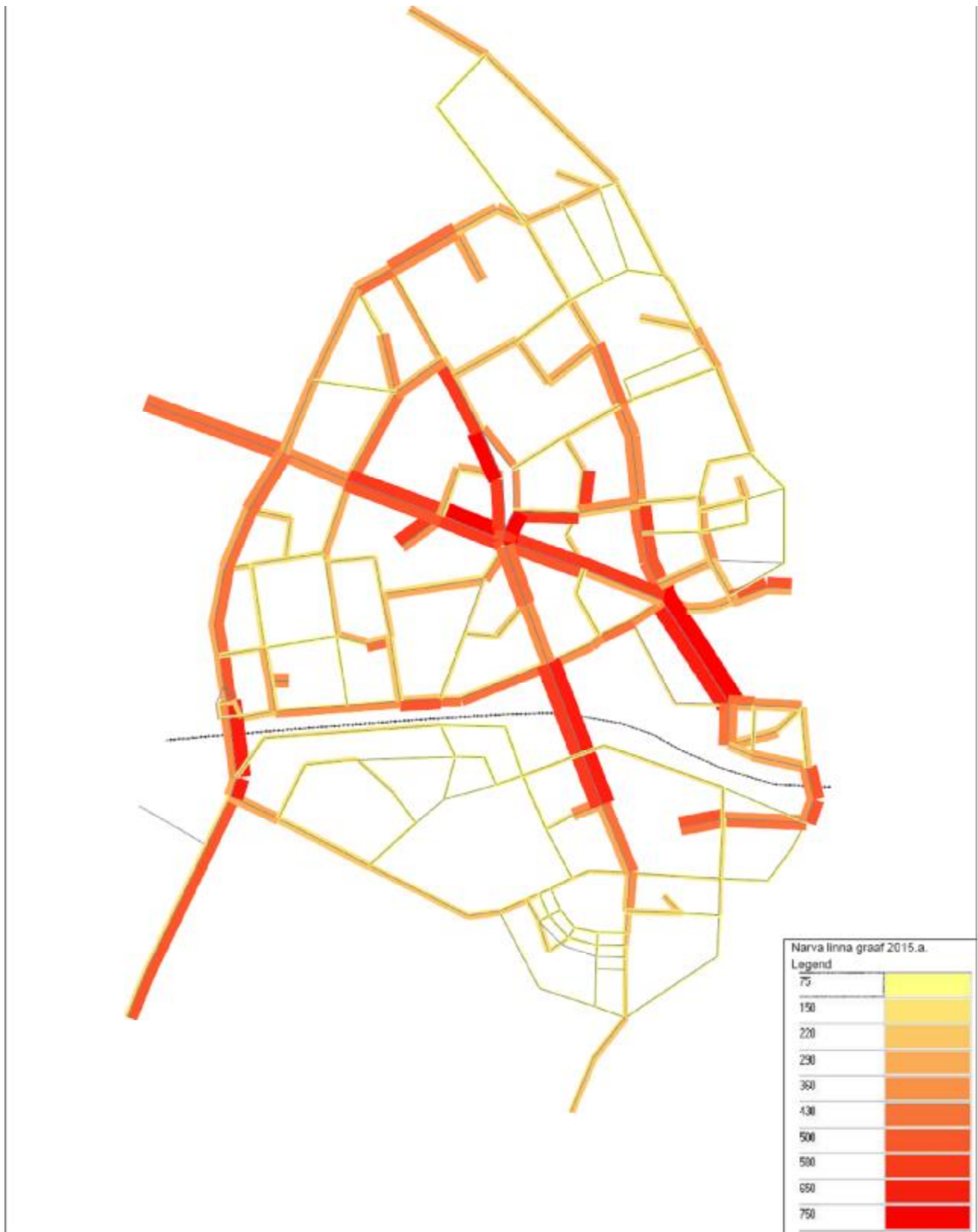
Liikluse kasvu mõjutab oluliselt autostumise kasv. Sarnaselt kogu Eestit iseloomustavale autostumise tendentsile iseloomustab Narva autostumist kasvutrend. Möödunud viie aastaga on autode arvukus 1000 elaniku kohta kasvanud üle 60%. Autode arvukus on ühest küljest põhjustatud vajadusest isikliku sõiduki järele. Teisalt tuleneb see ajaloolistest põhjustes ning ühiskondlike hoiakute muutusest möödunud 15 aasta jooksul. Enne Eesti taasiseseisvumist oli auto omamine vähemuse privileeg. Täna ses majanduse olukorras muutub auto kättesaadavaks üha suuremale hulgale elanikkonnast. Kuna liikluskoormuse kasvu negatiivseid tagajärgi, eelkõige ajakulu suurenemist eeskätt tipptundidel, on märgata alles lühikest aega, siis ei ole see veel olulisel määral hakanud mõjutama transpordiliigi valikut. Seda eriti olukorras, kus ka peamine alternatiivne transpordiliik, bussiliiklus, kasutab sama tänavavõrku, mis eraauto ja seetõttu ka läbilaskvuse ammendumisest tulenev sõiduaja pikenemine mõjutab samavõrd ka ühissõidukite liiklust. Seega ei ole tänases liiklussituatsioonis peamiseks probleemiks niivõrd alternatiivsete liikumisvõimaluste puudumine või nende halb kvaliteet, kuivõrd autokasutuse mugavus ja kvaliteet võrreldes teiste liikumisviisidega. Siiski on võimalik prognoosida, et juba lähitulevikus pingestub liiklussituatsioon niivõrd, et see loob võimalused just autokasutuse pidurdamiseks ja alternatiivsete liikumisviiside soosimiseks.

Narva linna liikluskoormuste ning liikluse kujunemise kohta ei ole varasematest perioodidest pärit piisaval määral usaldusväärset materjali. Kui mõnede suuremate Eesti linnade (Tallinn, Tartu) liiklust on uuritud iga-aastaselt juba vähemalt viimased kümmekond aastat, siis Narva kohta sarnased pikemaajalised liiklusuuringute andmed puuduvad. Narva linnas läbiviidud uuringud ning liiklusolukorra analüüs on olnud üsna juhuslikud ja seotud eelkõige üksikute objektidega. Tervikuna uuriti Narva linna liiklust ja koostati liiklusmudel 2006. aastal ning 2007. aastal teostati liiklusloendus. Uuringu käigus loendati liiklust 15 punktis tüüpilise tööpäeva kolmel perioodil - hommikune tipptund, päevane periood ja õhtune tipptund. Loendustulemuste analüüsimisel koostati liiklusmudel õhtuse tipptunni kohta.

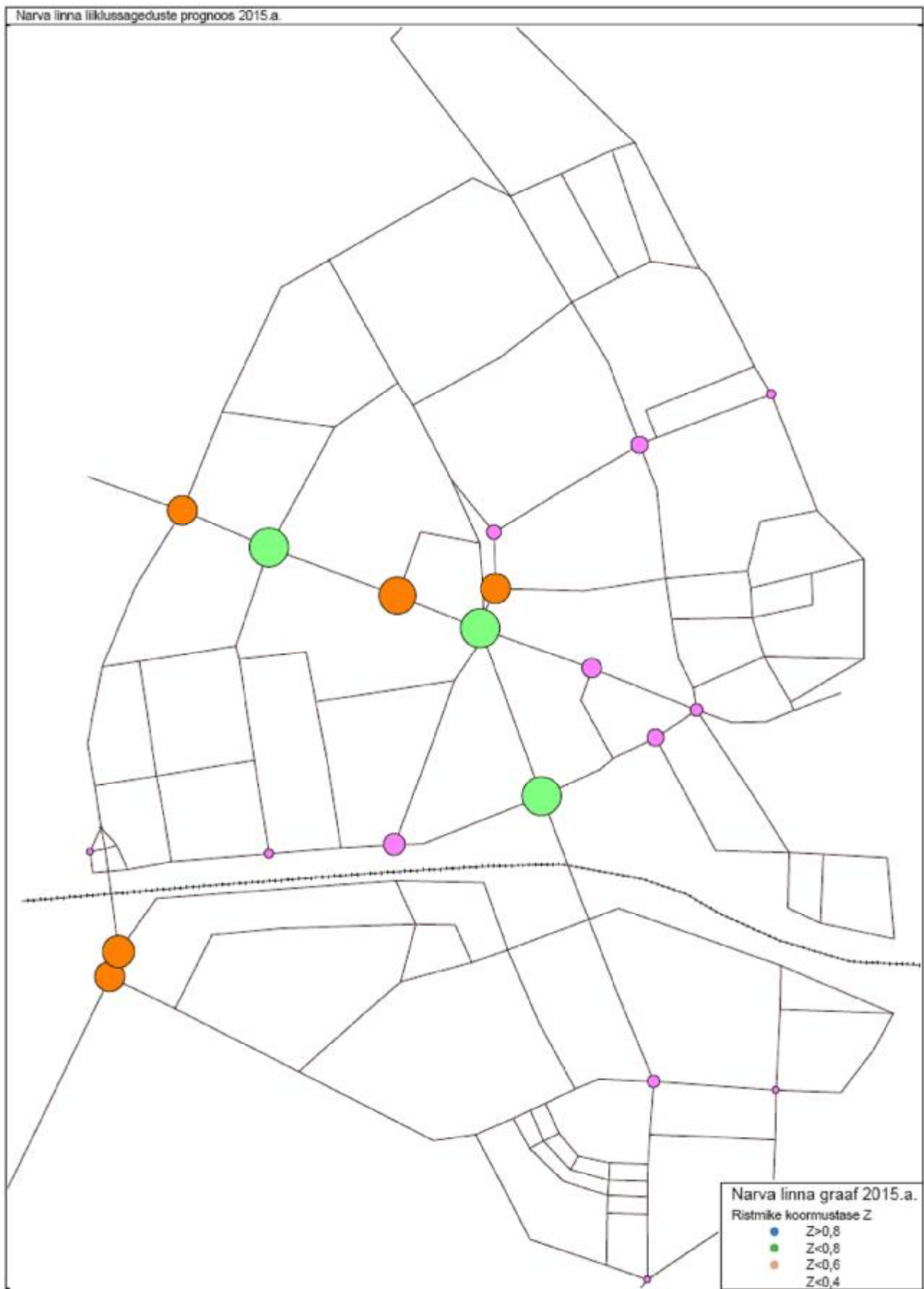
Kahe eelpoolnimetatud tipptunni liikluskoormuste alusel on koostatud ka tinglik tööpäeva ööpäevase (24h) liikluskoormuse kartogramm. Narva liiklusmudel on kalibreeritud reaalsele tipptunnile, mitte arvutuslikule, 15-minutise perioodi alusel arvutatud tipptunnile. Tippaeg aastal 2007 kestab mõnes väiksema liiklussagedusega loenduspunktis kuni 15 minutit, kesklinnale lähemates ja suurema liiklussagedusega punktides aga kauem.



Joonis 8. Liiklusmudel 2006 õhtune tipp tund (Allikas: Stratum OÜ)



Joonis 9. Liiklusudel – prognoos 2015 (Allikas: Stratum OÜ)



Joonis 10. Ristmike prognoositav koormustaseme indeks 2015 õhtune tipp tund (koormustase näitab halvima manöövri indeksit) (Allikas: Stratum OÜ)

Loendustulemused ja modelleerimistulemused näitavad, et liikluskoormus ei tekita tõsiseid komplikatsioone. Praegune liikluse hetkeseis ning lähima kümne aasta perspektiiv ei näita tõsiseid liikluskoormustest tingitud probleeme. Probleemid võivad olla hetkelised ja põhjustatud tavapärasest erinevast liiklussituatsioonist. Suurim liikluskoormus on Tallinna tänaval, Kreenholmi tänaval raudtee viaduktil ning Puškini tänaval. Narva liikluses on domineerivaks liikluse liigiks mõistagi sõiduautoliiklus. Raskeliikluse (veoauto- ja bussiliikluse) osa on Narva linnas suhteliselt tagasihoidlik ja moodustab keskmiselt 5 kuni 15 % kogu liiklusvoost, mis vastab ka teiste Eesti linnade liikluse jagunemisele. Kui autoliiklust puudutav andmestik on teada, puudub ülevaade kergliikluse osatähtsusest.

Liikluse kasvu mõjutavad tegurid võib jagada kaheks, liiklusalasteks ja planeerimisalasteks:

Liiklusalane tegur (autode keskmine aastane läbisõit ja autostumise tase) mõjutab liikluse kasvu praeguses situatsioonis isegi siis, kui linna või vaadeldava ala rahvaarv ei kasva ja planeerimisalast tegurit ei arvestata (maakasutus ei muutu). Kiire majanduskasv on loonud soodsad tingimused autode soetamiseks ja kuni poliitilisel tasemel selle piiramiseks meetmeid ei rakendata, ei ole lähiperioodil ette näha liikluse kasvu pidurdumist. Kasvu pidurdumine võib mõistagi aset leida ka liiklussituatsiooni olulisel halvenemisel ja tänavavõrgu ummistumisel, mille sõitjate ajakulu jõuab väärtuseni kus alternatiivsete liikumisviiside kasutamine kujuneb otstarbekamaks kui autokasutus. Samuti mõjutab autostumise kasvu elanike sotsiaalne ja majanduslik olukord. Kohalike ettevõtjate edukusest sõltub töötuse määr ja elanike sissetulekute suurus. Töötuse määra kasvades väheneb inimeste võimekus soetada isiklikke sõidukeid ja suureneb ühistranspordi kasutatavus. Võib hinnata, et kõige tõenäolisem on keskmise kiirusega areng, kuid lähiperioodil 2009-2015 võib see olla ka keskmisest suurem. Sellisel juhul on vastavalt lõpp-perioodi 2015-2030 kasv jälle keskmisest väiksem.

Liiklusalaste tegurite kokkuvõte Narvas erinevate stsenaariumite korral (Allikas: Stratum OÜ)

Aasta	Kasvustsenaarium	Kokku	Autostumine	Läbisõit
2030	Kiire	1,76	1,44	1,22
	Keskmine	1,55	1,36	1,14
	Aeglane	1,27	1,27	1,00
2020	Kiire	1,59	1,34	1,19
	Keskmine	1,37	1,28	1,07
	Aeglane	1,19	1,19	1,00
2010	Kiire	1,23	1,12	1,10
	Keskmine	1,14	1,10	1,04
	Aeglane	1,09	1,09	1,00

Planeerimisalane tegur on maakasutust ja selle muutumist vaadeldavas regioonis iseloomustav suurus. Üheks teguriks on aasta keskmine mootorsõidukite aasta keskmist läbisõitu arvestav tegur ning teiseks üldist autostumist iseloomustav tegur. Antud tegurite kohaselt suureneb aasta keskmine läbisõit Eestis liikluse kiire kasvu stsenaariumi puhul 1,10; 1,19 kuni 1,22 korda (vastavalt prognoosiaastaks 2010, 2020, 2030) ja keskmise liikluse kasvu stsenaariumi puhul vastavalt 1,04; 1,07 kuni 1,14 korda (aastateks 2010, 2020, 2030). Liikluse aeglase kasvu stsenaariumi puhul on eeldatud, et aasta keskmine läbisõit võrreldes tänasega ei muutu. Autostumine kasvab sel ajavahemikul ligikaudu 25%.

Väga oluline on jälgida arengut, mis on toimumas Narva linna äärealadel ja lähivaldades, kuna need mõjutavad otseselt ka Narva linna autoliiklust. On oluline märkida, et praegune elamualade liiklus on tõenäoliselt veidi teistsuguse iseloomuga kui tulevikus - peale mitmete uute rajatiste ja ehitiste valmimist. Põhjus seisneb hoogsas ehitustegevuses. Võib prognoosida, et arvatavasti lõppeb Eestis valglinnastumise kiire areng hiljemalt aastaks 2015 ja seejärel on oodata rahulikumat liikluse kasvu.

Kuna autostumise tase on hetkel vähene, ei ole praegusel hetkel suuri probleeme parkimisega. Mõningaid probleeme on suuremates elamupiirkondades, kus elamule kuuluv maa ja parkimisvõimalused on vähesed ning parkimise korraldamine elamualal piiratud. Tulevikku silmas pidades on aga oluline pöörata tähelepanu, kuidas lahendada parkimine elamualadel ja tömbekeskuste juures. On oluline, et uusarenduste parkimine oleks korraldatud arenduse territooriumil.

Narva linn on Eesti ja Euroopa Liidu idapiiriks. Seetõttu on Narva oluline ühendustee Venemaa ja Eesti vahel. Narva piiripunkt on üks olulisimaid piiripunkte Eestis, mida läbib suur hulk Eesti rahvusvahelisest kaubavahetusest ja transiidist. Olemasolev piirikontrolli läbilaskvus ei ole piisav, mistõttu on kujunenud Narva linna ja selle piirile veokitest pikad järjekorrad. Transiitliikluse suunamisega ja teenindamisega tegeleb Narvas AS Transservis-N. Sel otstarbel on Rahu tänava ääres 4 700 m<sup>2</sup> suurune valvega parkla. AS Transservis-N korraldab transiitvedude läbi Narva linna riigipiirini ja tagab veoste valve. Lisaks sellele töötab 40-kohaline kohvik ja 16-kohaline hotell. Kuid see ei ole piisav, mistõttu on suur osa juhtidest sunnitud ööbima autodes ning neil puuduvad elementaarsed elutingimused. Narva linna võimalused probleemide lahendamisel on piiratud. Eelkõige on võimalik suunata liiklusvoogusid linna territooriumil liikluskorraldusvahendite kaudu. Samuti on võimalik planeeringute kaudu soodustada eraettevõtlust, mille läbi suureneb ööbimiskohtade ning veokite parkimiskohtade arv. Probleemi aitab lahendada uue silla ja sellega seonduvad infrastruktuuri valmimine ning seejärel veokite piiriületuse väljaviimine Narva kesklinnast. Eesti riikliku transpordi arengukava kohaselt peaks uus sild valmima aastaks 2013. Narva transpordisõlme väljaarendamine on riigi

transpordiplaneerimise üheks prioriteediks. Samas sõltub silla valmimine Eesti ja Venemaa vahelisest koostööst ja poliitilistest otsustest.

## 8. Liiklusohutus

Inimsõbraliku linnaruumi loomisel on üks olulisimaid komponente turvatunde tõstmine. Üheks turvatunde määratlemise lähtekohaks on siinjuures liiklusohutus. Ohutu liiklemise ja liikumise võimalus aitab kaasa elanike turvatunde suurenemisele ning parandab rahulolu linnaruumi kvaliteediga. Seega on oluline liikluse planeerimisel keskenduda enam ohutusega seotud küsimustele. Liikluse ja infrastruktuuri planeerimise kaudu kujundatakse rahulik ja ohutu liikluskeskkond. Infrastruktuur on inimeste liikumisi ja liikluskäitumist kujundav linnaruumi osa. Liikluse planeerimisel on vajalik kasutada seda osa kui vahendit hoiakute muutmisel.

Lisaks turvatunde kujundamisele, mõjutab liiklusohutuse olukord oluliselt liikumisviiside valikuid. Ohutu ja inimsõbralik liikluskeskkond aitab kaasa keskkonna- ja ruumisäästlike liikumisviiside osatähtsuse kasvule. Eelkõige aitab ohutu liiklus kaasa jalgsikäigu ja jalgrattasõidu populariseerimisele. Need on liikumisviisid, mis ei nõua palju linnaruumi, ressursse ega saasta ka keskkonda. Seevastu närviline ja ohtlik liikluskeskkond sunnib inimesi järjest enam eelistama mootorsõidukeid, sest levib illusioon auto kaitsvast rollist nii liikluses kui ühiskonnas tervikuna. Ohtlik liiklus toob seega kaasa autode kasutatavuse suurenemise, mis omakorra suurendab liikluskoormust ja liiklusega seonduvaid probleeme. Autokeskne linnaruum nõuab rohkelt rahalisi investeeringuid, koormab täiendavalt keskkonda ning võtab rohkelt ruumi. Samas ei pruugi täiendavad investeeringud suurendada ohutust.

Kaasaegne linnaruumi planeerimine keskendub kesklinna arendamisele ning sealse ruumi avamist järjest enam inimestele tuues mõningaid ohvreid autode arvelt. Inimeste ruumikasutuse suurendamine eeldab jalakäijate ning sõidukitevahelise konflikti võimaluse viimist miinimumini. Suur osa ohutuse tõstmisel on liiklust rahustavate meetmete kasutamisel. Liikluskiiruse vähenemisel vähenevad ka õnnetuste mõjud ning kasvab ohutus. Seega on liikluse eesmärgipärasel planeerimisel vajalik teostada järjepidevat liiklusõnnetuste paiknemise ja põhjuste analüüsi määratlemaks ohtlikud kohad ning selle kaudu luua konkreetset lahendusvariandid. Ohutu liikluskorralduse ülesandeks on arvestada kõikide liiklejate liikumise omapära ja tagada võrdselt ohutud liikumisvõimalused kõigile liiklejaile.

Eesti liiklusohutuse olukord on Euroopa üks halvimaid, kui võtta arvesse liiklusõnnetustes kannatanute (hukkunute ja vigastatute) arvu 1000 elaniku kohta. Selle olukorra leevendamiseks on riik püstitanud konkreetset eesmärgid ja teostanud olulisemate meetmete valiku, nähes sealhulgas ette ülesanded ja tegevusvaldkonnad ka kohalikele omavalitsustele.

Narva liiklusõnnetuste arvu muutust aastate lõikes iseloomustab ebastabiilsus (vt. Joonis 11. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste koguarvu muutus aastatel 2002-2007). Mõningatel aastatel, nagu näiteks 2004 ja 2006, iseloomustab inimkannatanutega liiklusõnnetuste hulka kiire kasv.



Samas järgnevad aastad on olnud oluliselt paremad. Kui 2006 aastal oli Narvas 85 inimkannatanutega lõppenud liiklusõnnetust, milles sa vigastada 97 inimest, siis 2007 aastal oli Narvas kokku 54 liiklusõnnetust, milles sai kannatada 60 liiklejat. Seega vähenes 2007 aastal võrreldes 2006 aastaga liiklusõnnetuste ja kannatanute arv pea kolmandiku võrra. Liiklusõnnetustes hukub Narvas aastas kesktlābi 2-4 liiklejat.



Joonis 11. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste koguarvu muutus aastatel 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)

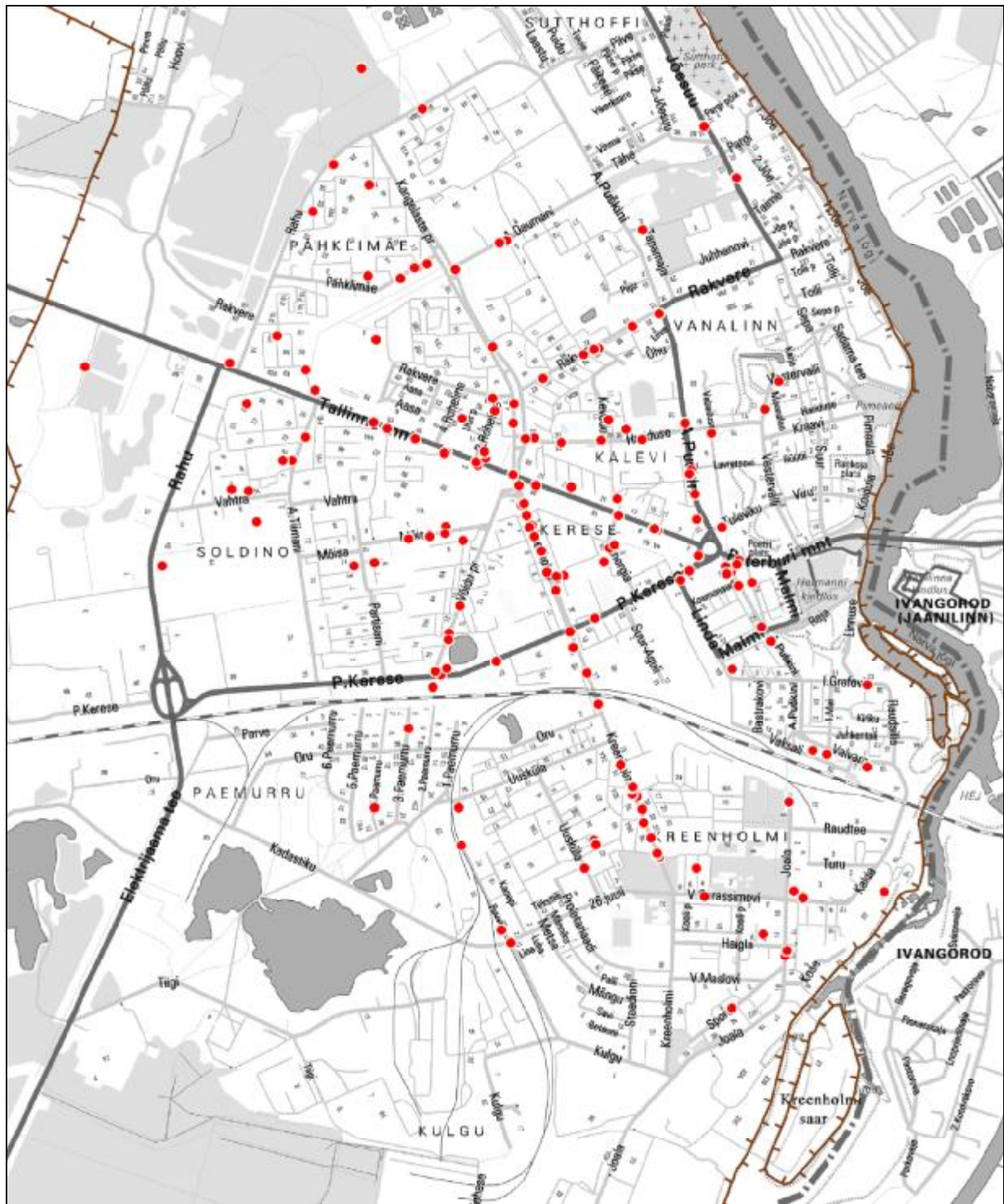
Jaotades inimkannatanutega liiklusõnnetused liikidesse, ilmneb et kõige enam juhtub liiklusõnnetusi jalakäijatega. Möödunud kuue aasta jooksul toimus 164 jalakäijaga õnnetust, milles sai vigastada kokku 159 inimest ning hukkus 9 inimest. Arvestades, et vaadeldud perioodil toimus kokku 312 inimkannatanuga liiklusõnnetust, ilmneb et ligikaudu pooled õnnetused on seotud jalakäijatega. Kokku sai liiklusõnnetustes Narvas vigastada aastatel 2002-2007 344 inimest ning hukkus 15 inimest. Seega on seotud kõikidest fataalselt lõppenud õnnetustest 60% jalakäijatega.

Tabel 7. Inimkannatanutega liiklusõnnetused liikide lõikes 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)

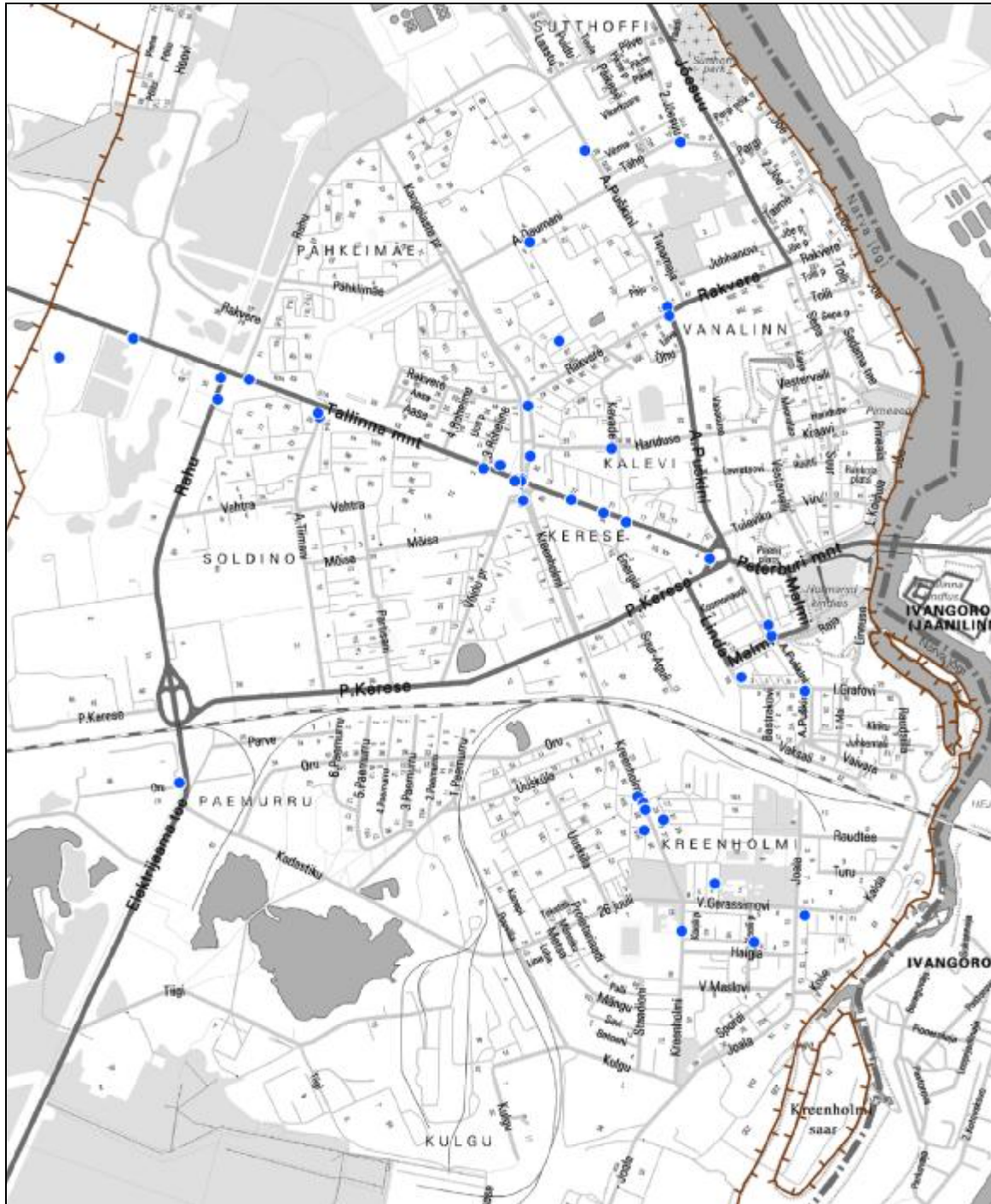
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Kokku
Kokkupõrge ees peatava mootorsõidukiga	3	4	3		2		12
Kokkupõrge jalgrattaga	4	5	9	11	12	6	47
Kokkupõrge mootorattaga/mopeediga		1			1	1	3
Kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt/küljega		1	5	6	5	4	21
Kokkupõrge seisva sõidukiga		3			4	2	9

Kokkupõrge teel oleva jalakäijaga	13	14	32	28	42	35	164
Kokkupõrge teel oleva takistusega					1		1
Kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga	1	1	2	2	5	5	16
Mootosõiduki teelt väljasõit	1	1	9	5	3		19
Mootosõiduki ümberpaiskumine teel		1			2		3
Muu liiklusõnnetus	1		4	3	8	1	17
Kokku	23	31	64	55	85	54	

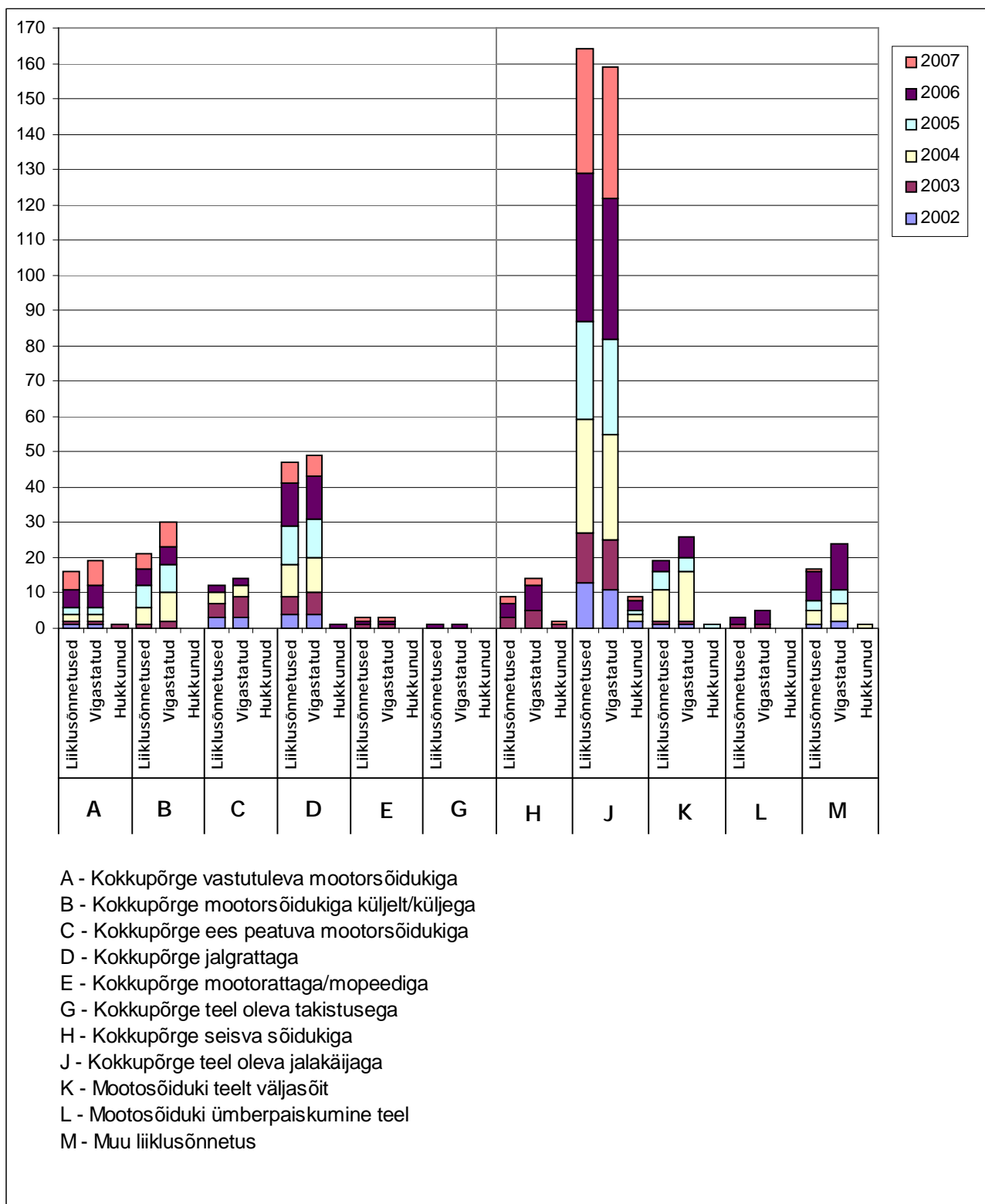
Lisades jalakäijatega juhtunud õnnetustele teise kergliiklejate grupi jalgratturid, ilmneb kurb tõsiasi, et ligikaudu 68% kõikidest õnnetustest juhtub liikluses kõige kaitsetumate liiklejate – kergliiklejatega (vt. Joonis 12. Jalakäijatega juhtunud liiklusõnnetused Narva kesklinnas ja seda ümbritsevas piirkonnas 2002-2007). Seega on liikluse planeerimisel ja turvatunde tõstmisel vajalik pöörata senisest enam tähelepanu kergliikluse ohutumaks muutmiseks ning ohtlikes kohtades liiklust rahustavate meetmete rakendamist. Kuna ligikaudu kolmandik jalakäijatega juhtunud õnnetustes on toimunud ülekäigurajal, on vajalik teostada ülekäiguradade ohutumaks muutmine.



Joonis 12. Jalakäijatega juhtunud liiklusõnnetused Narva kesklinnas ja seda ümbritsevas piirkonnas 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)



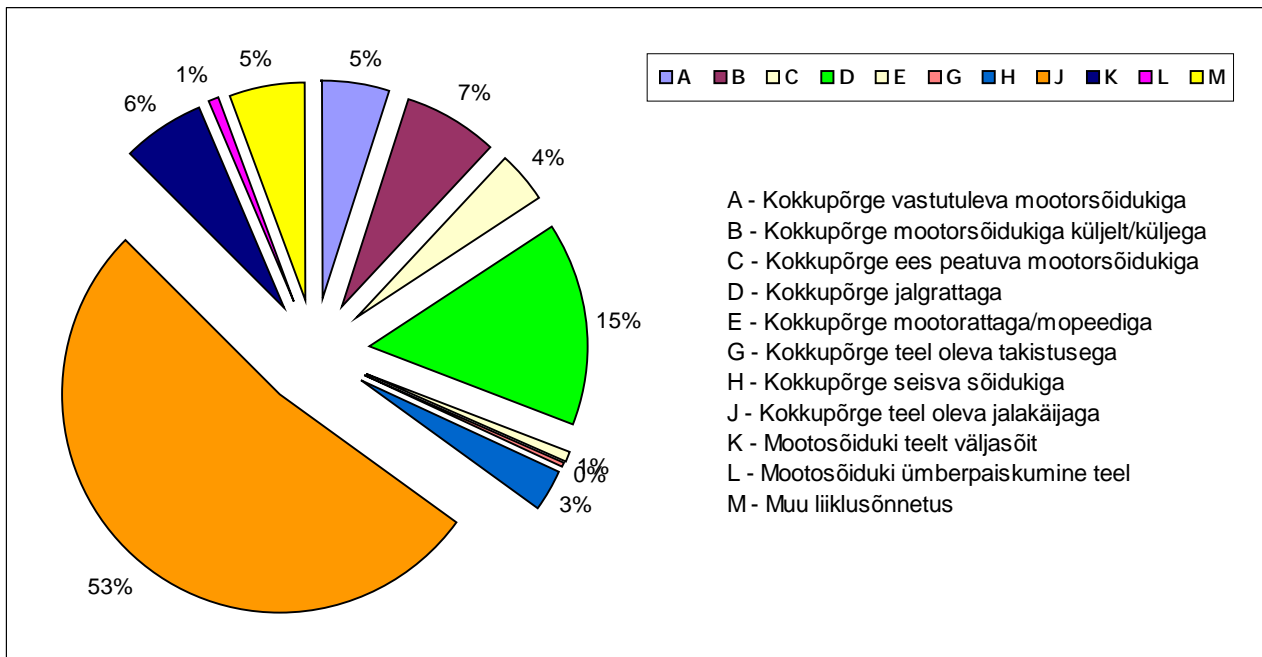
Joonis 13. Jalgratturitega juhtunud liiklusõnnetused Narva kesklinnas ja seda ümbritsevas piirkonnas 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)



Joonis 14. Inimkannatanutega liiklusõnnetused, vigastatud ja hukkunud liikide kaupa 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)

Kergliiklust välja jättes olid levinumad õnnetused teelt väljasõidud, mis enamasti on seotud ebaõige kiirusevaliku ja/või joores juhtimisega, ja kokkupõrge sõidukiga küljelt, mis praktikas tähendab ootamatut sõitu kõrvalteelt peateele. Selle põhjustajaks on sageli lisaks juhi enda

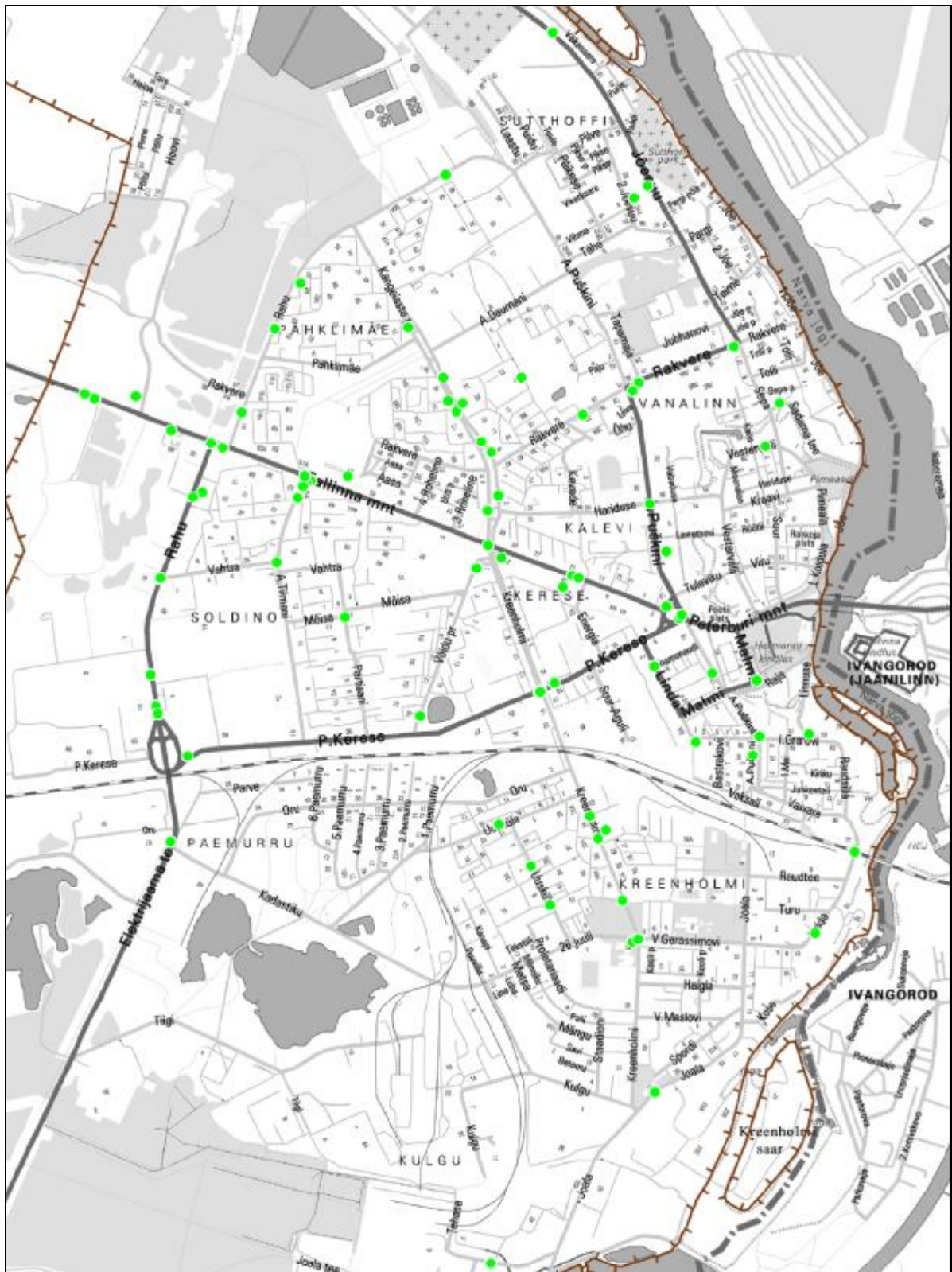
tähelepanematusse ka juhile arusaamatu liikluskorraldus. Siiski jääb sõidukiõnnetuste osatähtsus kergliiklejatega juhtunud õnnetusele oluliselt alla. Selline tendents on ohtlik, andes elanikele mõista auto omamise paratamatust, kui soovitakse tervelt oma liikumised sooritada.



Joonis 15. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste jaotus ja osatähtsused 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)

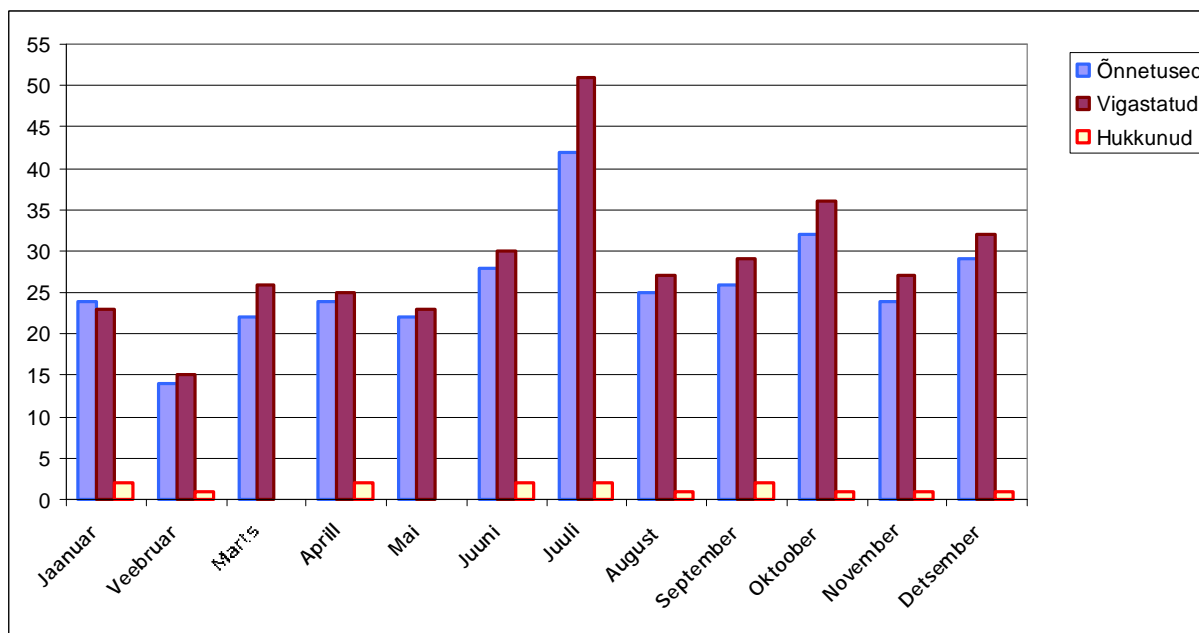
Enamik kannatanutega lõppenud liiklusõnnetustest toimub tihedama liiklusega põhitänavatel ja kesklinna piirkonnas. Kuna suurem osa liiklusõnnetustest on seotud kergliiklejatega, on õnnetuste suurem kontsentratsioon just neis kohtades, kus on tihe liiklus ning palju jalakäijaid ja jalgrattureid. Jalakäijate jaoks on ohtlikum Kreenholmi tänav Tallinna maantee ja Paul Kerese tänava vahelisel lõigul. Antud lõigul saab autolt löögi keskmisel kaks inimest aasta jooksul. Kreenholmi tänava ja Tallinna maantee ristmikul toimub enim jalgrattaõnnetusi. Möödunud kuue aasta jooksul toimus nimetatud kohas koguni viis vigastatuga lõppenud liiklusõnnetust. Tallinna maantee on terves ulatuses jalgratturite jaoks ohtlik ning seal toimub suurem osa jalgrattaõnnetustest.

Sõidukiõnnetustest toimub enim õnnetusi Tallinna maanteel, Rahu tänaval, Kangelaste prospektil ja Kreenholmi tänaval. Kui Tallinna tänaval ei eristu konkreetseid ja levinumaid õnnetusetüüpe, siis Rahu tänaval ning Kangelaste prospektil on levinumad õnnetustetüübid tagant ja küljepealt otsasõidud. Sealsed sirged ja laiad tänavad soodustavad kiiret sõitmist, mistõttu ei suuda juhid reageerida ees liikleva sõiduki käitumisele. Lisaks toob kiire sõitmine kaasa ka teelt väljasõite. Kreenholmi tänaval toimub jalakäijaõnnetuste kõrval enim kannatanutega liiklusõnnetustena kokkupõrkeid vastutuleva sõidukiga.



Joonis 16. Inimkannatanutega lõppenud mootorsõidukiõnnetused Narva kesklinnas ja seda ümbritsevas piirkonnas 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)

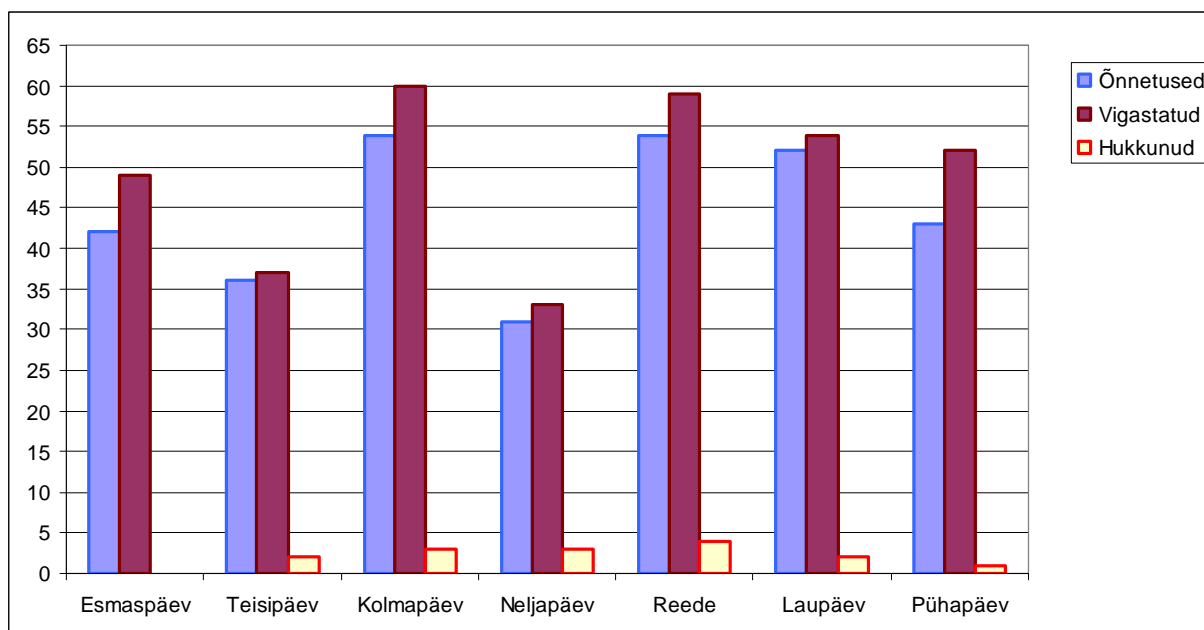
Kõige õnnetuserikkam kuu aastas on juuli. Juulis on möödunud kuue aasta jooksul toimunud kokku 42 kannatanuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 51 inimest ning hukkus 2 inimest. Juulikuu suure õnnetuste arvu põhjuseks võib pidada puhkuseperioodi ning sellega seonduvat tavapärasest uljamat käitumist. Narva on sellise näitajaga erinev tavapärasest, kus õnnetuserikkamad on pimedad sügis- ja talvekuud. Sügis- ja talvekuudel on kannatanutega liiklusõnnetusi võrreldes juuliga pea veerandi võrra vähem.



Joonis 17. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste jaotus kuude lõikes 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)

Nädalapäevadest on õnnetuserikkaimad kolmapäev, reede ja laupäev. Kõigil nimetatud päevadest on viimastel aastatel toimunud ühe aasta jooksul ligikaudu kümme kannatanuga lõppenud liiklusõnnetust. Nimetatud päevade õnnetuste arvu kasv on põhjustatud eelkõige puhkamisega ning vabaaja aktiivse sisustamisega ja sellest põhjustatud ohutunde vähenemisega. Suur roll liiklusõnnetuste põhjustamises on ka alkoholi tarbimisel ja joobnuna sõitmisel.





Joonis 18. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste jaotus päevade lõikes 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)

Päevase liiklusõnnetuste toimumise analüüsimiseks jaotati päev kuueks perioodiks:

1. periood – kell 07:00 – 10:00;
2. periood – kell 10:00 – 13:00;
3. periood – kell 13:00 – 16:00;
4. periood – kell 16:00 – 19:00;
5. periood – kell 19:00 – 22:00;
6. periood – kell 22:00 – 01:00;
7. periood – kell 01:00 – 04:00;
8. periood – kell 04:00 – 07:00.

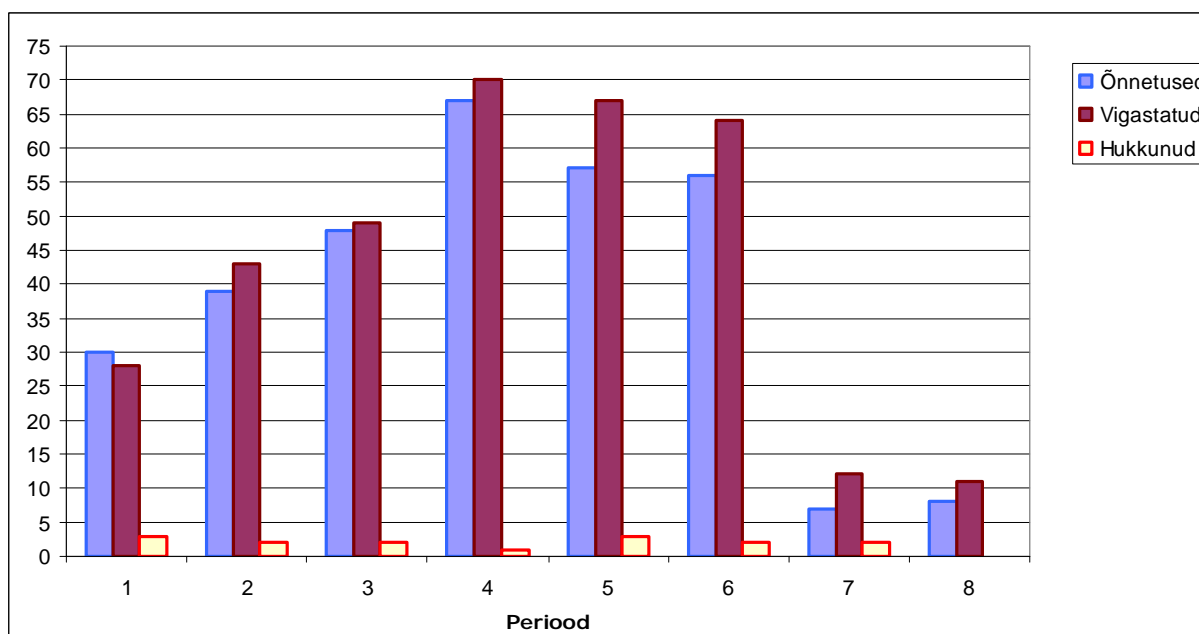
Liiklusõnnetuste statistika näitab kannatanutega liiklusõnnetuste arvu kasvumist öhtusel perioodil. Hommikune tippaeg on liikluses kõige ohutum, samas kui öhtusel tippaeg toimub oluliselt enam liiklusõnnetusi. Hommikul on inimesed puhanud, mistõttu ollakse tähelepanelikumad ja ettevaatlikumad. Väsinuna väheneb keskendumisvõime ja ohutaju, mistõttu on oht liiklusõnnetusse sattuda oluliselt suurem.

Liiklusohutust ja õnnetuste koondumiskohti analüüsib täpsemalt Narva liiklusohutusprogramm 2009-2013. Lähtuvalt liiklusohutusprogrammis püstitatud probleemsete kohtade analüüsile ja eesmärkidele tuleb kavandada tegevusi liiklusohutuse parandamiseks. Meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

- hoiakute kujundamist
- koolitust
- järelevalvet

- liikluskeskkonda
- planeerimist.

Teadlikkuse suurendamine ja hoiakute muutmine on pikaajaline koolitus ja teadvustamisprotsess, mis annab tulemusi alles aastatepikkuse töö tulemusena. Teadlikkuse kasvatamine toimub peamiselt kampaaniate ja koolituse tõhustamise kaudu. Infrastruktuuri kaasajastamise ja linnaruumiplaneerimise abil on võimalik vähendada ohusituatsioonide tekkimise tõenäosust. Samas on infrastruktuuri kaasajastamine oluliselt ressursimahukam. Infrastruktuuri kaasajastamisel on oluline keskenduda õnnetuste koondumiskohtadele. Senisest enam on vaja tõhustada liikluse järelvalvesüsteemi. Õnnetuste koondumiskohad (*ingl. Black spots*) Narva linnas ja kavandatavad liiklusohutust parandavad tegevused on täpsemalt välja toodud Narva liiklusohutusprogrammis aastateks 2009-2013.



Joonis 19. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste jaotus päeva lõikes 2002-2007 (Allikas: Maanteeamet)

## 9. Lennuliiklus

Narva linnale lähim lennuväli asub Vaivara vallas Tallinn - Narva maantee läheduses umbes 5 kilomeetri kaugusel Narva linnast. Lennuvälja asukoht võimaldab väga head juurdepääsu nii kergliiklusega, ühistranspordiga kui ka isikliku sõidukiga. Narva lennuväljal (EENA) on üks murukattega 600 meetri pikkune ja 50 meetri laiune lennurada. Antud rada on sobiv väikelennukitele ja helikopteritele. Eelkõige kasutatakse Narva lennuvälja hobilennunduses. Hobilennundus on Euroopas järjest enam populaarsust koguv ning sel viisil reisivad turistid suur arengupotentsiaal. Narva linn ja Ida-Virumaa pakuvad turistidele (sh. Väikelennukiga reisivatele inimestele) huvitavat ja atraktiivset reisi sihtkohta. Kuid see eeldab suuremat teavitustööd ja lennukite vastuvõtu ning teenindustingimuste arendamist. Lennuvälja haldaja on Narva Lennukeskus. Lennuvälja arendamise kasumlikkust aitab selgitada vastava uuringu läbiviimine. Lennuvälja areng mõjutab kogu piirkonda, mistõttu peaks see toimuma erinevate kohalike omavalitsuste ja instantside koostöös.

## 10. Raudtee

Narvat läbib Tallinn – Sankt-Peterburgi raudtee, mida mööda veetakse suur osa Eesti eksport- ja importkaupadest. Suure osa raudteel teostatavast kaubaveost moodustab vedelkütuste transiit. Raudtee kulgeb otsejoones läbi Narva kesklinna, mistõttu on kütuste vedu väga suur ohu allikas. Hetkel kujutab Narva linna läbiv raudtee endast linna üht suurimat ohuallikat ja olulist igapäevast keskkonnaseisundi mõjutajat, mis ohustab lubatust kõrgema müra- ning vibratsioonitasemega raudteeäärsete elanike tervist ja linna elukvaliteeti.

Lisaks kaubaveole toimub raudteel ka reisijatevedu. Kord päevas väljub AS Edelaraudtee reisirong Tallinna suunal ja saabub Tallinnast. Nimetatud liin on doteeritav, mis aitab piletihinda hoida reisijate jaoks piisavalt madalal tasemel. Rongipilet tavareisijale on rongiga ligikaudu 30% odavam, kui bussiga sõites. Lisaks Edelaraudtee poolt teenindatavale riigisisesele reisirongiliiklusele läbib Narvat ka GO Gruppi kuuluva GO Rail rahvusvahelised rongiliinid Tallinn – Moskva - Tallinn ja Tallinn - Sankt-Peterburg – Tallinn. Kuna reisirongide liikumine on vähene ja kasutusmugavus kehv, on rongiliikluse osatähtsus linnadevahelises liikumises vähene.

## 11. Veetransport

Narvas on jõesadam, mida on võimalik kasutada väikelaevadel. Sadam on eelkõige suunatud jahituristidele. Samas aitab jõesadama arendamine luua kohalike elanikele paremad tingimused väikelaevade hoidmiseks ja arendada veesporti. Narva jõesadama arendamine

aitab parandada atraktiivsust turistide silmis ning meelitab piirkonda senisest enam turiste. Jahituristid on tavapäraselt jõukamad ning tarbivad tavaturistist enam kohalikke teenuseid. Seega on jahituristid turismiteenuse arendamisel väga vajalikud. Jõesadam asub lähedal kesklinnale, mistõttu on turistidel hea juurdepääs vajalikele teenustele ja linna keskusele. Sadama arengu kavandamiseks planeeritakse uuendada Narva jõesadama arengukava. Kavandatav arengukava kirjeldab detailselt olemasoleva olukorra ning määratleb vajalikud tegevused.

## 12. Visioon 2030 ja arengueesmärgid

Aastal 2030 on Narva keskkonna- ja inimsõbralik linn, kus transpordisüsteem tagab ohutu ja mugava liikumisvõimaluse. Asustuse struktuur ja transpordisüsteem võimaldab inimestel enamik liikumistest sooritada jalgsi, jalgrattaga või ühistranspordiga. Jalgsikäigu ja jalgrattaga sõitmise mugavus, ohutus ning rahulolu on kasvanud. Ühistransport on kvaliteetne ja võimaldab mugavalt jõuda optimaalse ajakuluga soovitud sihtkohta. Auto omamine ei ole seotud vajaduse ja muude liikumisviiside puudumisega. Autostumise tase ei põhjusta täiendavaid keskkonna- ja liiklusprobleeme. Linna liikluskorraldus on arusaadav, tänavavõrku arendatakse plaanipäraselt ja lähtuvalt säästva arengu printsiipidest. Kõigile elanikegruppidele on erinevaid liikumisviise kasutades tagatud juurdepääs avalikele teenustele.

Arvestades Narva linna transpordisüsteemi olemasolevat olukorda ja arengueelduseid, võib Narva transpordisüsteemi visiooni sõnastada järgnevalt:

**Narva transpordisüsteem on keskkonnasõbralik ja kvaliteetne pakkudes mugavat liikumisvõimalust kõigile elanikele ning linna külalistele**

Narva linna transpordisüsteemi võib hetkel hinnata keskkonna- ja inimsõbralikuks. Kergliikluse ja ühistranspordi kasutatavus on suur ning autostumise tase madal. Planeerimistegevuse käigus on oluline praegust liikumisviiside jaotust hoida. Sel eesmärgil on vajalik parandada kergliikluse olukorda – muuta antud liikumisviis mugavamaks ja ohutumaks. Samas on vajalik arendada järjepidevalt ühistransporti. Eesmärgipärase arendamise kaudu suureneb rahulolu autole alternatiivsete liikumisviiside suhtes ja puudub vajadus auto soetamiseks. Üheks oluliseks valdkonnaks on ka infrastruktuuri arendamine ja katendi kvaliteedi parandamine. Kuid see peab toimuma lähtudes üldistest arengueesmärkidest.

Narva linna transpordisüsteemi kujundatakse erinevate valdkondade arendamisega: planeerimine, liikluskorraldus, erinevate transpordiliikide arendamine, infrastruktuur, keskkonnaseisund ja liiklusohutus. Iga üldisema valdkonna all on välja toodud eesmärgid, mille saavutamiseks vajalikud meetmed on aastate kaupa ära toodud arengukava rakendusplaanis. Kindlasti on erinevate valdkondade arendamiseks ettenähtud meetmete mõju ulatuslikum kui üksnes vastav eesmärk, aidates kaasa ka teiste valdkondade arengule soovitud suunas. Seetõttu moodustabki arengukava kokkuvõttes kompaktselt terviku tagamaks visiooni täitmise aastaks 2030.

## **12.1. Valdkondlikud visioonid, eesmärgid ning meetmed**

### **12.2. Planeerimine ja liikluskorraldus**

Planeerimistegevus toimub lähtuvalt Narva linna üldistest arengueesmärkidest ja prioriteetselt. Transpordi- ja ruumiline planeerimine toimub integreeritult. Planeerimistegevuses toimub tihe koostöö naaberomavalitsuste ja maavalitsusega. Samuti on ametkondade vaheline koostöö kõrgekvaliteediline. Planeerimisel on oluline tõhusa koostöö jätkamine erinevate huvigruppidega ja nende huvidega arvestamine. Maakasutust ja transporti käsitletakse integreeritult ning olulise transpordimõjuga uusarenduste puhul hinnatakse ka selle tagajärgi olemasolevale liiklusele. Liikluskorralduslike meetmete rakendamisega luuakse kergesti arusaadav liikluslahendus, mis tagab sujuva liikluse ning vähendab õnnetuste ohtu. Narvas ei ole raske liigelda ka linna esmakordselt sattunud. Elamualadel on piisaval määral parkimisvõimalusi.

#### **Eesmärk 1. Integreeritud planeerimisprotsess ja transpordisüsteemi järjepidev analüüs**

Ohjamaks liikluskoormuste kasvu ja sõiduaegade pikenemist ka lähitulevikus, tuleb senisest tõhusamalt hakata otsima võimalusi koostööks lähivaldadega. On selge, et Narva kui tõmbekeskus jääb edaspidigi atraktiivseks töökohaks, mistõttu igapäevased pendelliikumised tagamaalt pigem kasvavad kui kahanevad. Linnal puuduvad hetkel seadusandlikud õigused nende inimeste liikumisviiside valikute mõjutamiseks maakasutuslike vahenditega aga ka (rahalised) võimalused ühistranspordi või kergliikumisviiside kasutamist võimaldavate infrastruktuuride ülesehitamiseks ning teenuste pakkumiseks naabervalla territooriumil. Neid küsimusi üheskoos lahendades on võimalik leida efektiivsemaid ja paremaid võimalusi, pakkudes täisväärtuslikumat elukeskkonda ning mitmekesisemaid liikumisvõimalusi.

Seega tuleks igapäevaste pendelliikumistega kaasnevaid probleeme käsitleda regionaalselt. Linna rahvastikku, looduskasutust, sotsiaalset ja majanduslikku arengut tuleb vaadelda seoses naaberomavalitsustes aset leidvate muutustega. Probleemide lahendamiseks on vaja välja arendada Narva ja naabervaldade koostööstruktuuri mudel, et planeerida ühiselt infrastruktuuri, tagada teenuste parem kvaliteet, rohealade säilimine vaba aja veetmiseks ja saavutada mastaabiefektist tulenev rahaline sääst.

Probleeme ei tekita üksnes linnapiiri tagune võimalik elamualade planeerimine, vaid ka suured äri- ja kaubanduskeskused. Multifunktsionaalsuse ja laia kaubavalikuga omavad nad selgeid eeliseid kohalike väikekaupluste ees, kuid asukoht suurematest elamupiirkondadest ja ühistranspordi liinidest eemal tähendab enamasti seda, et planeeritud on selline keskus

eelkõige autokasutajate jaoks. Selliste objektide rajamine, millega eeldatavalt kaasnevad ka olulised liikluskoormuste muutused linna teedel ja tänavatel, peaks edaspidi nõudma ka transpordimõju hindamist. Tulemused tuleb avalikustada enne detailplaneeringu suhtes otsuse vastu võtmist ning see peaks olema üheks argumendiks detailplaneeringu lahenduse muutmise nõudmisel või kehtestamata jätmisel.

Järjepideva transpordisüsteemi olukorra monitooringuga on võimalik hinnata transpordisüsteemi muutuseid ning vastavalt olukorra muutustele kohe reageerida. Monitooring on vajalik, et otsused oleksid õiged ja vajalikud ning vastaksid elanike ootustele ja linna arengu prioriteetidele. Samuti annab see võimaluse hinnata arengukava mõjusid ja vastavalt vajadusele viia sisse muudatusi.

<b>Indikaator:</b>	<b>Lähivaldadega koostöö olukord hinnanguliselt</b>
Indikaatori tänane tase:	Koostööd võib hinnata väheseks
Indikaatori prognoositud tase:	Koostööd võib hinnata heaks

Meetmed	Tegevused
1.1.1. Koostöö arendamine linnalähisvaldadega ja huvigruppidega	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lähisvaldadega ühistranspordi integreeritud planeerimine</li> <li>• Huvigruppide kaasamine otsustusprotsessi</li> <li>• Koostöö piireületava mõjuga uusarendusobjektide planeerimisel</li> </ul>
1.2.1. Planeerimisprotsessi hindamine ja analüüs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liiklusmõju hindamine olulisematel objektidel projektide koosseisus</li> <li>• Transpordi arengukava järjepidev monitooring ja arengukava seire</li> <li>• Transpordisüsteemi valdkondlikud uuringud</li> <li>• Narva sildade tehnilise olukorra uuring</li> <li>• Sõidu ja kõnniteedega kruntide munitsipaliseerimise taotlemine</li> </ul>

## Eesmärk 2. Mugavam ja arusaadavam liikluskorraldus

Arengukavas püstitatud eesmärkidest lähtuvalt tuleb muudatusi teha ka olemasolevas liikluskorralduses - piirata autoliiklust, eelkõige kesklinna läbivat liiklust, arendada nn rahustatud liikluse piirkondi vähendades sõidukiirusi elamupiirkondades, tagada sujuvam liiklus

tiheda liiklusega magistraaltänavatel ning arendada ühistranspordi prioriteetsüsteemi. Samaaegselt magistraaltänavatel liikluse sujuvust tagavate meetmete rakendamisega tuleks juurdepääsudel, kus on oht läbivliikluse tekkeks, rakendada liikluse rahustamise võtteid ja detailselt kavandada parkimisvõimalused.

Selleks, et tehtavad muudatused oleks kooskõlas elanike vajadustega ning annaksid lõppkokkuvõttes soovitud tulemuse, tuleb jätkata transpordisüsteemi toimimise ja elanike rahulolu kohta informatsiooni kogumist erinevate uuringute läbiviimisega. Transpordimudeli olemasolu annab hea võimaluse hinnata ka planeeritavate infrastruktuuriobjektide mõju liikluskoormustele tänavavõrgul ja seeläbi ka võimalikke transpordiarengu mõjusid nii olemasolevas olukorras kui erinevaid prognoosistsenaariume analüüsid.

Kuigi iga-aastaste liiklusloenduste läbiviimine ja nende alusel mudeli täiendamine on oluline, võiks mõelda ka selliste loenduste edasi arendamisele automaatse monitooringusüsteemi rakendamisega, mis võimaldaks andmeid koguda pikema perioodi kohta. Samuti on sel viisil võimalik saada teavet liikluse aastaajalise, ööpäevase või nädalase muutumise kohta. Lisaks liiklussageduse uurimisele teadvustatakse üha enam vajadust selgitada välja liikumiste korrespondentsid ehk alg- ja sihtpunktide vahelised seosed. Muuhulgas on need andmed abiks transpordimudeli korrigeerimisel ja võimaldavad teada saada inimeste liikumisharjumusi ning täiendada küsitlusega ka liikumisviisi valikute põhjuseid ja liikumise eesmärki. Selle alusel on võimalik hinnata olemasoleva tänavavõrgu täituvust erinevatel kellaaegadel ning transpordivajadust ühistranspordi planeerimise seisukohast lähtuvalt.

<b>Indikaator:</b>	<b>Elanike rahulolu liikluskeskkonna kvaliteediga</b>
Indikaatori tänane tase:	<i>Indikaatori tase täpsustatakse rahulolu-uuringu läbiviimisega</i>
Indikaatori prognoositud tase:	<i>Indikaatori prognoositud tase määratakse peale rahulolu-uuringu läbiviimist</i>

Meetmed	Tegevused
2.1.1. Liikluskorralduse kaasajastamine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liiklusteabe- ja reguleerimisvahendite paigaldamine ning korrastus</li> <li>• Foorisüsteemide kaasajastamine (sh. "roheline laine")</li> <li>• Teekattemärgistus</li> <li>• Narva sissesõiduteede (Tallinna, Narva-Jõesuu ja Ivangorodi poolt) tähistamise projekteerimine</li> <li>• Narva sissesõiduteede (Tallinna, Narva-</li> </ul>



	Jõesuu ja Ivangorodi poolt) tähistamise ehitamine
2.2.1. Transiitliiklusest negatiivse mõju vähendamine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veokite poolt rikutud teeäärte korrastamine</li> <li>• Transiitliikluse elektroonilise juhtimissüsteemi loomine ja rakendamine</li> </ul>
2.3.1. Parkimise korraldus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkimisalade planeerimine detailplaneeringute raames</li> <li>• Parkimisalade projekteerimine tänavate projekteerimistööde raames</li> <li>• Parkimisalade ehitamine tänavate rekonstrueerimistööde raames</li> <li>• Parkimismaja planeerimine detailplaneeringute raames</li> <li>• Parkimismaja projekteerimine</li> <li>• Parkimismaja ehitamine</li> </ul>

### 12.3. Autole alternatiivsete liikumisviiside arendamine

Narva liikumistes moodustavad suurema osa jalgsi, jalgrattaga ja ühistranspordiga teostatud liikumised. Autostumise kasv ja selle mõju linnale on vähene. Kergliiklusteede kogupikkus on kasvanud ja liiklemine on ohutu. Narva linnas on ohutu ja mugav kasutada autole alternatiivseid transpordiliike, sest parandatud on nii infrastruktuuri kui ka teenuste kvaliteeti. Miljööväertuslike piirkondade arendamisega on loodud elanikekeskne avalik ruum, mis eelkõige soodustab jalgsi ja jalgrattal liiklemist. Ühistransport on kvaliteetne ja pakub mugavat alternatiivi autoliiklusele. Ühistranspordi kui kõige keskkonnasäästlikuma motoriseeritud sõidukiliigi kasutus on endiselt üks Eesti kõrgemaid ja elanikke rahuldab pakutava teenuse kvaliteet.

#### Eesmärk 3. Jalgrattateede kvaliteedi ja jalgrattaliikluse osakaalu tõstmine.

Autostumise piiramine ja autokasutuse vähendamine tähendavad autost sõltumatu elustiili omaks võtmist ja autosõltuvuse vähendamist. Igasugune käitumise muutmine eeldab inimeste motiveeritust seda teha. Parimaks motivaatoriks jalgrattakasutuse osakaalu tõstmisel on selgitustöö selle liikumisviisi valiku kasust ühiskonnale aga ennekõike potentsiaalsele jalgrattakasutajale endale. Ära tuleb kasutada kõik peamised informatsioonikanalid, mille kaudu elanikud on juba harjunud informatsiooni saama- ajalehed, ajakirjad, televisioon ja raadio, internet.

Kergliikluse suurenemisele aitab kaasa kvaliteetse jalgratta- ja kõnniteedevõrgustiku loomine ja hooldamine. Eriti oluline on talvine lumekoristus. Tervikliku jalgrattateede võrgustiku loomine võimaldab jalgratturitel ohutult ja mugavalt jõuda kõikidesse olulisimatesse sihtkohtadesse. Oluline on viia miinimumini jalgratturite ja autode konfliktiolukorrad.

Senisest suuremat tähelepanu tuleb pöörata turvaliste jalgrattahoiu võimaluste loomisele. Eriti oluline on jalgrataste hoidmisvõimaluste loomine peamistes liikumiste sihtpunktides: koolide, töökohtade, kaubanduskeskuste juures ja kesklinna piirkonnas. Sellest tulenevalt on järgneva kuue aasta jooksul ette nähtud uute mugavate ja turvaliste jalgrattahoiukohtade ja –parklate rajamine strateegiliselt tähtsatesse sihtpunktidesse.

<b>Indikaator:</b>	<b>Jalgrattateede kogupikkus</b>
Indikaatori tänane tase:	11,7 km.
Indikaatori prognoositud tase:	20,0 km.

Meetmed	Tegevused
3.1.1. Jalgrattaliikluseks vajaliku infrastruktuuri planeerimine ja rajamine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalgrattateede projekteerimine vastavalt uuendatud linna üldplaneeringule</li> <li>• Jalgrattateede ehitamine ja renoveerimine</li> <li>• Kesklinna kõnniteede ehitamine ja renoveerimine</li> <li>• kõnnitee ehitamine koolieelse lasteasutuse "Cipollino" (Daumani 11) juurde</li> <li>• Kalda tn viadukti all kõnniteede rekonstrueerimine (sh. viadukti seinade tugevdamine)</li> <li>• Kergliiklusteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine projektide koosseisus</li> <li>• Narva ja Narva-Jõesuu vahelise terviseraja ehitusprojekti koostamine</li> <li>• Narva ja Narva-Jõesuu vahelise terviseraja ehitustööd</li> </ul>

#### Eesmärk 4. Ühistranspordi reisijate arvu püsimine praegusel tasemel.

Ühistranspordi kasutatavuse tõus või hoidmine samal tasemel on saavutatav vaid selle konkurentsivõime parandamisega võrreldes sõiduautodega. Peamised valdkonnad, millele tuleks keskenduda, on: ühistranspordiliikluse kiiruse kasv ja sõiduaegade vähendamine, teeninduskvaliteedi (sh infoleviku) suurendamine ning soodsama tariifi-piletisüsteemi kujundamine.

Nii sõiduaega kui ka -mugavust mõjutab oluliselt busside täituvus, mis ei tohiks ka tiptundidel liiga suur olla, sest üks peamisi argumente autokasutajatel oma valikute põhjendamiseks on just auto mugavus võrreldes ühissõidukiga. Seega on oluline optimeerida liinivõrku ja kohaldada sõidugraafikuid nii, et nad vastaksid nõudlusele ja tegelikele liiklusoludele. Seejuures on oluline ka hea integreeritus linna- ja maakonnaliinide vahel, et lihtsustada ümberistumisi.

Oluliselt tuleks tõhustada informatsiooni kättesaadavust vähendades sellega ühistranspordi kasutamise kaasnivat ebakindlust. Ühistranspordi teenus peab olema usaldusväärne ja selle kohta jagatav info - sõiduplaanid, tablood, infovoldikud – tõene.

Regionaalne koostöö ühistranspordi korraldamisel on üheks võimalikuks lahenduseks suvilapiirkondade ja linna lähitagamaaga seonduvate transpordiprobleemide lahendamiseks. Lõpptulemusena võiks tekkida ühtne regionaalne ühistranspordi (sh pileti-) süsteem, integreeritud liinid ning ühistranspordi ühtne rahastamine. Ühistranspordi arendamisega (bussiliinide optimeerimine, liiniintervallide tihendamine ja infotehnoloogiliste süsteemide juurutamine) muudetakse ühistranspordi kasutamine mugavaks ja käepäraseks.

Parandada tuleb ka veeremi seisukorda ja endiselt jätkata investeerimist uute, keskkonnasäästlike sõidukite soetamisse. Ühistranspordi dotatsioonide osas tuleb ette näha senisest suuremat kasvu, et leevendada opereerimiskulude tõusu mõju piletihindadele ja tõsta teenuse kvaliteeti. Kokkuvõttes peaksid planeeritavad meetmed tagama ühistranspordi teenuste kvaliteedi paranemise ja maine tõusu ning koos keskkonnasäästliku mõtteviisi juurdumisega kasvaks ka ühistranspordi kasutamise populaarsus.

Indikaator:	Reisijate (sõitude) arv aastas
Indikaatori tänane tase:	3 600 000 reisijat
Indikaatori prognoositud tase:	3 600 000 reisijat

Meetmed	Tegevused
4.1.1. Ühistranspordi kvaliteedi ja mugavuse tõstmine	<p>Ühistranspordi ootepaviljonide paigaldamine</p> <p>Ühistranspordipeatuste korrastamine</p> <p>Ühistranspordi puudutava informatsiooni kättesaadavuse parandamine</p> <p>Teavituskampaaniate läbiviimine</p> <p>Ühistranspordi terminali (rongi- ja autobussijaama) loomiseks Narva rongijaama hoone renoveerimise projekti koostamine</p> <p>Ühistranspordi terminali (rongi- ja autobussijaama) loomiseks Narva rongijaama hoone renoveerimistööd</p> <p>Ühistranspordi peatuse ja parkimisplatsi ehitamine (Tallinna mnt 57a)</p>

#### Eesmärk 5. Jõe transpordi arendamine ja kvaliteetse teeninduskompleksi loomine

Jõe transpordi arendamise peamine eesmärk on turismi edendamine ja linna atraktiivsuse tõstmine turistide seas. Narva paiknemine ida ja lääne kultuuride piirialal ning linna uudsus jahtlaevanduse turismis loob selleks suurepärase eeldused. Atraktiivsuse tõstmiseks ja jahtidele parima teenuse pakkumiseks on vajalik arendada jõesadamat ja suurendada kaikohtade arvu. Samas on oluline luua tingimused edasi liiklemiseks. Jõesadama arendamine annab võimalused ka kohalikele elanikele merenduse arendamiseks ja jahtlaevanduse populariseerimiseks.

Meetmed	Tegevused
5.1.1. Jõeliikluse elavdamiseks eelduste loomine	<i>Täpsem tegevuskava on välja toodud Narva jõesadama arengukavas aastateks 2009-2018</i>

#### 12.4. Infrastruktuur

Säästva transpordi seisukohalt on oluline olemasoleva tänavavõrgu potentsiaali maksimaalne kasutamine ning selle renoveerimise ja korrashoidu investeerimine eelistatult võrreldes uusehitusega. Tänavavõrgu muutused peavad olema kooskõlas kavandatud maakasutuse muudatustega ja samas arvestama elukeskkonna ja liiklusohutuse üldiste nõuetega. Elanikele

peavad olema tagatud head liiklemisvõimalused ja tingimused vältida suure liikluse koondumiskohti. Teede planeerimisel tuleb arvestada kõikide liiklejate vajadustega ning muuhulgas tagada olulisimatesse sihtpunktidesse ligipääs ühistranspordi sõidukitele. Uute teede ja sildade ehitamise eesmärk Narva linnas on liikluse hajutamine ja olemasoleval võrgul, eriti selle kitsaskohtades (sh kesklinnas) liikluskoormuste vähendamine. Suuremaid investeeringuid nõudvate tänavate ja sildade renoveerimise ja veelgi ressursimahukamate uute teede ja sildade ehitamise kõrval on oluline infrastruktuuri arendamise aspekt ka üldine tänavaruumi arendamine - miljööväärtslike elementide taastamine, kallasradade arendamine, treppide renoveerimine, tehnilise infrastruktuuri väljaehitamine uutes või seda mitteomavates piirkondades ja kvartalisest tänavate ehitamine ning rekonstrueerimine elanike liikumisvõimaluste parandamiseks. Kohaliku tänavavõrgu rekonstrueerimisel on võimalik rakendada ka kaasaegseid liikluse rahustamise meetmeid, mille tulemusena muutub liiklus ohutumaks ja elukeskkond meeldivamaks. Kergliiklejatele suunatud infrastruktuur peab olema sellisel tasemel, et kergliiklejate osakaal püsiks aastaringsest ühtsel, kõrgel tasemel ja ilmastikuoludest tulenevalt hoolitsetakse ka liiklemise ohutuse eest.

#### Eesmärk 6. Optimaalse ühenduskiiruse tagamine põhitänavavõrgul

<b>Indikaator:</b>	<b>Keskmine ühenduskiirus põhitänavavõrgul, km/h</b>
Indikaatori tänane tase:	41,0 km/h
Indikaatori prognoositud tase:	40,9 km/h

Meetmed	Tegevused
6.1.1. Teedevõrgu arendamine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tallinna mnt-Kerese-Energia kvartali detailplaneering</li> <li>• Tallinna-Kerese-Puskini ristmiku teeprojekti koostamine</li> <li>• Energia tn ehitustööd</li> <li>• Energia põik, ehitustööd</li> <li>• Tallinna-Kerese-Puskini ristmiku ehitustööd</li> <li>• Kreenholmi viadukti mahasõidu Uusküla tänavale ehitustööd</li> <li>• 26.Juuli – Uusküla kvartalisese tee projekteerimine</li> <li>• 26.Juuli – Uusküla kvartalisese tee ehitustööd</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Joala tn – Kreenholmi tn ristmiku projekteerimine</li> <li>• Joala tn – Kreenholmi tn ristmiku ehitustööd</li> <li>• Tallinna mnt (3.Roheline-Energia tn) liiklusskeemi detailplaneering</li> <li>• Tallinna mnt (3.Roheline-Energia tn) liiklusskeemi projekteerimine</li> <li>• Tallinna mnt (3.Roheline-Energia tn) liiklusskeemi ehitustööd</li> <li>• Kerese tänav (Kreenholmi tn kuni Rahu tn viaduktini) liiklusskeemi projekteerimine</li> <li>• Kerese tänav (Kreenholmi tn kuni Rahu tn viaduktini) liiklusskeemi ehitustööd</li> <li>• Rahu tänav (Tallinna mnt ristmik kuni viaduktini) liiklusskeemi projekteerimine</li> <li>• Rahu tänav (Tallinna mnt ristmik kuni viaduktini) liiklusskeemi ehitustööd</li> <li>• Hariduse tänav (Puškini tänavast kuni Kangelaste prospektini) liiklusskeemi projekteerimine</li> <li>• Hariduse tänav (Puškini tänavast kuni Kangelaste prospektini) liiklusskeemi ehitustööd</li> <li>• Puškini ja Rakvere tänav ristmiku detailplaneering</li> <li>• Puškini ja Rakvere tänav ristmiku projekteerimine</li> <li>• Puškini ja Rakvere tänav ristmiku ehitustööd</li> <li>• Peetri platsi detailplaneering</li> <li>• Peetri platsi projekteerimine</li> <li>• Peetri platsi ehitustööd</li> <li>• Kreenholmi tn (Gerassimovi-Joala) tee rekonstrueerimistööd</li> <li>• Kreenholmi tn (Kerese-Tallinna mnt) tee</li> </ul>
--	---

	<p>projekteerimine</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreenholmi tn (Kerese-Tallinna mnt) tee rekonstrueerimistööd</li> <li>• Partisani tn projekteerimine</li> <li>• Partisani tn ehitustööd</li> <li>• 6.Roheline tn pikendamise projekteerimine kuni Pähklikmäe tn</li> <li>• 6.Roheline tn pikendamise ehitustööd kuni Pähklikmäe tn</li> <li>• Kalmistu tn kuni Karjamaa tn pikenduse ning Karjamaa tn laiendamise projekteerimine</li> <li>• Kalmistu tn kuni Karjamaa tn pikenduse ning Karjamaa tn laiendamise ehitustööd</li> <li>• Tallinna mnt rekonstrueerimine (Rahu tn ristmikust kuni Kreenholmi tn ristmikuni)</li> <li>• Joala tn - Kulgu tn ristmiku projekteerimine</li> <li>• Joala tn - Kulgu tn ristmiku ehitustööd</li> <li>• Tallinna mnt ristmikute (3.Roheline, 4.Roheline tn, Tallinna mnt 35a,37) ehitustööd ning Tallinna mnt 35a,37 tee ehitamine</li> <li>• Juurdepääsutee ehitamine koolieelse lasteasutuse "Pingviin" (Mõisa tn 1a) juurde</li> <li>• Kadastiku tn lääneosa rekonstrueerimine</li> </ul>
--	---

## 12.5. Liiklusohutus

Kohalike omavalitsuste üks olulisemaid ülesandeid on ohutu liikluskeskkonna tagamine. Kuid isegi siis, kui sellised tingimused on tagatud, võivad õnnetused juhtuda inimfaktorist tingitud tegurite tõttu. Kohaliku omavalitsuse poolt liiklusohutuse tagamiseks rakendatavaid meetmeid saab jagada mitmesse valdkonda, käesolevalt on neist väljatoodud viis olulist liiklusega seotut:

- hoiakute kujundamine;
- koolitus;

- liiklusjärelvalve;
- liikluskeskkonna ohutu kujundamine;
- liiklusohutuse arvestamine planeerimisel ja projekteerimisel.

Järgides riiklikku eesmärki saavutada Eestis aastaks 2015 olukord, kus liikluses ei hukkuks enam kui 100 inimest, tuleb Narva transpordi arengukava ühe meetme täitmiseks välja töötada soovitavalt regionaalne liiklusohutuskava, milles sätestatakse konkreetselt Narva regioonis liiklusohutuse tõstmiseks rakendatavad meetmed, nähakse ette rahalised vahendid ning finantseerimisallikad. Liiklusohutuse tõstmise aluseks on olemasoleva olukorra pidev monitoring ohtlike kohtade välja selgitamiseks ja vastavate meetmete valikuks, sealhulgas liikluskorralduse või infrastruktuuri parandamiseks või täiendamiseks. Mitmekesine koostöö erinevate liiklusohutusvaldkonnaga seotud ametkondade ja huvigruppidega võimaldab kogutud informatsioonile tuginedes leida parimat lahendust püstitatud eesmärkide saavutamiseks.

Meedia teravdatud tähelepanu on aidanud tõsta inimeste teadlikkust liiklusohutusprobleemi tõsidusest, mille tulemusena on täheldatavad hoiakute muutumised liiklusohutuse suhtes tervikuna ning erinevate, sealhulgas ka piiravate meetmete rakendamisele. See on üheks heaks võimaluseks üldsuse toetusel tegutsemiseks ohutuma ja tervikuna jätkusuutlikuma transpordisüsteemi loomise suunas. Liikluskasvatuse esmatähtis tegevussuund on laste õpetamine, kuna just noorelt kujunevad välja tõekspidamised ning käitumisharjumused, mida hilisemas eas on märksa raskem muuta. Laste liikluskasvatuse teostamisel on efektiivseimaks vormiks õpetamine kui süsteemne ja eesmärgistatud protsess, kus õpetaja poolt edastatu põhjal laps omandab ohutuks liiklemiseks vajalikud teadmised, oskused ja harjumused. Täiskasvanud liiklejate hoiakute ja käitumise muutmiseks, avaliku arvamuse kujundamiseks ning igapäevases elukeskkonnas päevakohase liiklusalase sõnumi olemasolu tagamiseks peab Linnavalitsus järjekindlalt tegelema vastavasisulise teabe esitamisega. Liikluskasvatuse regionaalsetes projektides saab olla suur osatähtsus avalikel üritustel, millega harmoneerub informatsioon käitumisest liikluses.

Elamualadel ohutuse tõstmiseks on üheks parimaks viisiks liikluse rahustamine, suure liiklusega teedel aga ohutute ületuskohtade rajamine. Rahustatud liikluse tagamiseks on vajalik lisaks liiklusmärkidega kehtestatud kiirusepiirangutele kasutada ka liikluskeskkonda kujundavaid füüsilisi (tee-ehituslikke) vahendeid. Sõidukijuhid peavad tajuma, et nad asuva piirkonnas, kus ohutu sõidukiirus on kuni 30 km/h ja kus on suurem tõenäosus kohtuda kergliiklejatega. Kõige parem tulemus saavutatakse kui liikluse rahustamise võtteid rakendatakse terviklikult mingis piirkonnas.

Liikluse rahustamise põhimõtteid tuleks rakendada järgnevatel juhtudel:

- piirkonna liiklusohutlikku olukorda on vaja parandada;



- piirkonnas esineb läbivat liiklust;
- piirkonna elanikud (ja töötajad) tunnevad vajadust liiklusolukorra parandamiseks;
- tegelik sõidukiirus on antud piirkonna jaoks suur (>40 km/h);
- piirkonnas paiknevad hooned (koolid, lasteaiad, haiglad, vanadekodud, panisonaadid jne) esitavad liiklusele erinõudeid;
- piirkonnas on halvenenud liiklusohutus;
- omaette paiknevate kergliiklusteede rajamine pole võimalik või otstarbekohane.

Eraldi meetmena koolitee ohutumaks muutmiseks on kooliümbruse liikluse ohutustamiskavade välja töötamine ja rakendamine. Enamik Narva õpilastest liigub kooli jalgsi ja ühissõidukiga, mistõttu kergliikumisviiside ohutut kasutamist võimaldava koolitee tagamine Narva linnas peab muutuma liiklusohutuse üheks peamiseks prioriteediks. See aitab kaasa ka keskkonnasäästlike käitumisharjumuste kujundamisele tulevastes täiskasvanutes.

#### Eesmärk 7. Liiklusõnnetustes kannatanute arvu vähenemine

Indikaator:	Liiklusõnnetustes hukkunute/vigastatute koguarv - keskm. 2004-2007 *
Indikaatori tänane tase:	2,75 (H), 71 (V) keskm. 2004-2007
Indikaatori prognoositud tase:	< 2,5 (H), 58 (V) keskm. 2009-2013

\* Indikaatorid on pärit Narva liiklusohutuse programmist aastateks 2009-2013

Meetmed	Tegevused
7.1.1. Liiklusohutuse alase tegevuse organisatsioon	<i>Täpsem tegevuskava on välja toodud Narva liiklusohutuse programmis aastateks 2009-2013</i>
7.1.2. Liikluskasvatus	
7.1.3. Liiklusohutuskampaniaad	
7.1.4. Liikluskontroll	
7.1.5. Liiklusohutuse ja liikluskorralduse olukorra uuringud	
7.1.6. Ohutu liikluskeskkonna kujundamine	

### **13. Arengukava elluviimine, seire ja juhtimine**

Narva linna transpordi arengukava viiakse ellu koostöös kõigi Narva linna transpordi huvigruppidega: Narva Linnavalitsuse erinevad osakonnad, Narva Linnavolikogu, Ida-Viru Maavalitsus, regiooni kuuluvad kohalikud omavalitsused, ettevõtjad, uurimis- ja teadusasutused, mittetulundusühingud ja linnakodanikud.

Arengukava seire eestvedajaks on Narva Linnavara- ja Majandusamet, kes oma tegevusega peab tagama teiste osaliste aktiivse kaasamise planeeritud tegevuste elluviimisse.

Narva linna transpordi arengukava ei ole staatiline dokument ja seetõttu tuleb igal aastal planeeritavad tegevused üle vaadata ja vajadusel muudatused sisse viia. Arengukava või tegevuste muutmise vajaduse hindamine toimub fikseeritud indikaatorite kaudu järjepideva olukorra analüüsi tulemusena. Järjepidevalt on vajalik viia läbi laiaulatuslikumad uuringud, mis aitavad uuendada transpordisüsteemi puudutavat andmestikku.

## 14. Alternatiivsed arengustsenaariumid

Narva linna transpordi arengukava aastateks 2009-2015 on koostatud pidades silmas tasakaalustatud transpordisüsteemi arengut, kus põhirõhk on suunatud inimeste liikumisvajaduste rahuldamisele võimalikult säästval moel. Prioriteediks on kergliikluse ja ühistranspordi arendamine, et transpordisüsteemi negatiivsed mõjud keskkonnale ja turvalisusele oleksid minimaalsed. Samas peab linna transpordisüsteem olema võimeline rahuldama kõikide inimeste liikumisvajaduse sõltumata nende majanduslikest võimalustest. Muutuva majandusolukorra ja poliitilise otsustuse tingimustes tuleb kõiki otsuseid hoolikalt kaaluda ja hinnata nende mõju transpordisüsteemile tervikuna. Piiratud rahaline ressurss sunnib tegema valikuid ning esialgu odava ja lihtsana näiv lahendus võib põhjustada pikemas perspektiivis hoopis negatiivsemaid ja tõsiseid tagajärgi.

Seega mõjutavad paljud tegevused otseselt inimeste käitumisharjumusi ja sellega transpordisüsteemi olukorda, mistõttu mõningate tegevuste ärajätmine või teostamine planeeritust erinevas mahu muudab otseselt arengukava perioodil prognoositavat liikluskoormuseid ning liikumisviiside jaotust. Alljärgnevalt on välja toodud täiendavad kaks võimalikku alternatiivset arengustsenaariumit juhul, kui otsustatakse kavandatud tegevuste mahtu muuta ning loobutakse arengukavas püstitatud prioriteetidest.

0- arengustsenaarium – jätkub praegune planeerimistegevus muutumatul kujul;

1- arengustsenaarium – sõiduautoliikluse eelisarendamine;

0-stsenaarium – jätkub praegune planeerimistegevus muutumatul kujul

Senine planeerimistegevus on sageli olnud lühiajalise perspektiiviga ja juhusliku iseloomuga. Planeerimisprotsessis on puudunud järjepidev eesmärgipärane planeerimistegevus. Olemasoleva olukorra jätkudes puudub selge nägemus arengusuundadest ning prioriteetidest. Informatsioon inimeste liikumiste ja liikumisvajaduse kohta on vähene, mistõttu puudub selge nägemus probleemidest ja nende lahendusvariantidest. Transpordisüsteemi olukord sõltub üksikutest tegevustest, mistõttu areng on suurel määral prognoosimatu. 0-stsenaariumi korral võib prognoosida autostumise jätkuvat kasvu.

Lähtudes senistest trendidest ja Narva linna autostumistaseme võrdlusest teiste piirkondadega võib arengukava perioodil suure tõenäosusega suurened autostumise tase, ligikaudu 20%. Selline autostumise taseme kasv toob kaasa ka liiklusintensiivsuse kasvu hinnanguliselt ligikaudu 15%. Samas on tõenäoline ühistranspordi kasutatavuse vähenemine ligikaudu samas mahu liiklusintensiivsuse kasvuga. Ühistranspordi kasutatavuse kahanemine toob omakorda kaasa mitmeid negatiivseid tagajärgi: ühest küljest nõuab see omavalitsuselt suuremaid rahalisi ressursse ühistranspordi doteerimiseks, sest piletitulu väheneb ja piletihinna võimalik

tõus mõjub kokkuvõttes veelgi kasutatavust vähendavalt, teisest küljest aga mõjutab suurenev autokasutus negatiivselt tänavavõrgu läbilaskvusele ja liikluse sujuvuse liiklusolukorrale, sellest tulenevalt aga ka suurenevad negatiivsed transpordimõjud - müra, õhusaaste ja liiklusõnnetused, kusjuures enim kannatavad just alternatiivsete liikumisviiside kasutajad - jalakäijad ja jalgratturid. Suurenev liikluskoormus suurendab samuti ka transpordisüsteemi poolt põhjustatud keskkonnasaastet ja suurenevad liiklusest tingitud probleemid

Inimeste liikumisvajadus tervikuna ilmselt suureneb, kuid ühistranspordi areng ei võimalda muutuvat liikumisvajadust ühistranspordiga rahuldada. Seega puuduvad paljudel elanikel alternatiivid ja autokasutus muutub üha paratamatumaks. See on peamiseks põhjuseks, miks autostumine kasvab.. Suureneb elanike rahulolematuse linna elukvaliteedi suhtes ja sagenevad transpordisüsteemi poolt põhjustatud vaegused.

#### 1 - arengustsenaarium – sõiduautoliikluse eelisarendamine

Piiratud rahaliste vahendite puhul tuleb teha valikuid ning valikute tegemisel tuleb silmas pidada pikaajalisi arenguid. Autoliikluse eelistamine toimub sageli pikaajalise visiooni, usaldusväärse prognoosi ning nende tulemuste analüüsi puudumise tõttu.

Autoliikluse eelisarengu stsenaariumi kohane arengu peamiseks iseloomustavaks näitajaks on vajadus teha suuri investeeringuid infrastruktuuri, kusjuures nendele vaatamata ei ole reaalne liiklusolukorra paranemine, vaid pigem probleemide jätkuv kuhjumine. Samas, investeeringud liiklusinfrastruktuuri paistavad koheselt silma ja avaldavad konkreetsetes kohtades kiiret mõju, mistõttu on otsustajatel ahvatlus eneseeksponeerimise ajendil minna lihtsustatud arengu teed. Seetõttu näib eelarvevahendite planeerimisel antud objektide rajamine otsustajate jaoks esmatähtis.

Üksikobjektide eelistamine mõjutab transpordisüsteemi terviklikku arengut ja pärsib inimsõbraliku linnaruumi arengut.

Sõiduautoliikluse eelisarendamine suurendab oluliselt autostumist. Arengukava perioodil võib autostumise kasv ulatuda 35%-ni. Autostumise kasv ja autokasutuse kasv tingib ühistranspordi kvaliteedi edasise halvenemise ja kergliikluse infrastruktuuri mittevastavuse inimeste vajadustele. Auto omamine muutun hädavajalikuks, et tagada inimeste liikumisvajadus. Autostumise kasv suurendab liikluskoormust 25...30% ja põhjustab sellega tõsisemaid liiklusprobleeme tänavavõrgul.

Liiklussageduse kasv muudab liikluse närvilisemaks, mille tulemusel suureneb liiklusohtlikkus. See toob kaasa inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvu kasvu. Samuti suurendab liikluskoormuse kasv keskkonnasaastet.

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