

OTSUS

Narva

21.01.2010 nr 9

Narva sadamate arengukava aastateks 2009 – 2018 kehtestamine

1. Asjaolud ja menetluse käik

Narva Linnavolikogu 27.03.2008.a otsusega nr 108 algatati „Narva jõesadama arengukava aastateks 2008 – 2018” koostamine ning kehtestati vastav lähteülesanne.

Vastavalt lähteülesandele valmistas Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja Majandusameti tellimisel Aavo ja Riina Raig Projekt OÜ nimetatud arengukava eelnõu.

Arengukava valmis 2009.aastal ning käsitleb sadamate infrastruktuuri arendust, arendustegevuse etapisust ja arendaja organisatsiooni arendust ning arengukava elluviimise seiret.

Arengukavas käsitletavat sadamat on eelkõige ette nähtud väikelaevade vastuvõtuks ja asuvad: Narva Jõesadam - Narva jõe alamjooksu areaalis Victoria Bastioni juures; Kulgu sadam - Narva jõe kesk- ja ülemjooksu areaalis Narva veehoidlal.

Kuna lähteülesandes märgitud „Narva linna jõesadama arengukava” nimetusest võib ekslikult järeldada, et tegemist on ainult ühe sadamaga, kuigi tegelikkuses on sellega hõlmatud mõlemad Narva linna haldusterritooriumil asuvad sadamad, peeti arengukava koostamise käigus otstarbekaks kasutada edaspidi arengukava koondnimetusena „Narva sadamate arengukava”. Tulenevalt asjaolust, et arengukava valmis 2009 aastal, peeti samuti otstarbekaks muuta arengukavaga hõlmatavat ajavahemikku, jättes sellest välja 2008. aasta.

Kõigi huvitatud isikute kaasamiseks arengukava koostamisse oli arengukava eelnõu ajavahemikul 23.11.2009 – 14.12.2009 avalikustatud linna veebilehel. Arengukava eelnõu avalikustamise teade avaldati maakonnalehes „Põhjarannik”.

15.12.2009 toimus Narva Linnavolikogu istungite saalis Narva sadamate arengukava eelnõu avalik arutelu. Avaliku arutelu protokolli materjalid avaldati linna veebilehel.

Arvestades avaliku väljapaneku ajal ning avalikul arutelul tehtud märkusi ja ettepanekuid, on arengukava eelnõu valmis ja esitatakse kehtestamiseks Linnavolikogule.

2. Õiguslikud alused

Vastavalt kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lõike 3 punktile 2 omavalitsusüksus korraldab kohaliku elu küsimusi, mis ei ole seadusega antud kellegi teise otsustada ja korraldada. Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 22 lõike 1 punkti 7 kohaselt kuulub valla või linna arengukava vastuvõtmine ja muutmine volikogu ainupädevusse.

Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 37 lõike 4 punktist 2 tulenevalt võib arengukava koostada täiendavalt valdkonnapõhise arengukavana kehtiva arengukava täpsustamiseks või täiendamiseks.

Narva Linnavolikogu 28.09.2006.a määruse nr 42 „Narva linna arengudokumentide menetlemise korra“ § 17 lõike 4 kohaselt kehtestatakse linna valdkonnapõhine arengukava Linnavolikogu otsusega.

3. Otsus

3.1 Muuta Narva Linnavolikogu 27.03.2008.a otsust nr 108 ja lugeda otsuse ja selle lisa pealkirjas ning tekstis arengukava nimetuseks „Narva sadamate arengukava aastateks 2009-2018“.

3.2 Kehtestada „Narva sadamate arengukava aastateks 2009 – 2018“ vastavalt lisale.

3.3 Kehtestatud „Narva sadamate arengukava aastateks 2009-2018“ on aluseks Narva linna järgnevatel aastatel eelarvestrateegiate ja eelarvete koostamisel, arvestades seejuures linna rahalisi võimalusi.

4. Rakendussätted

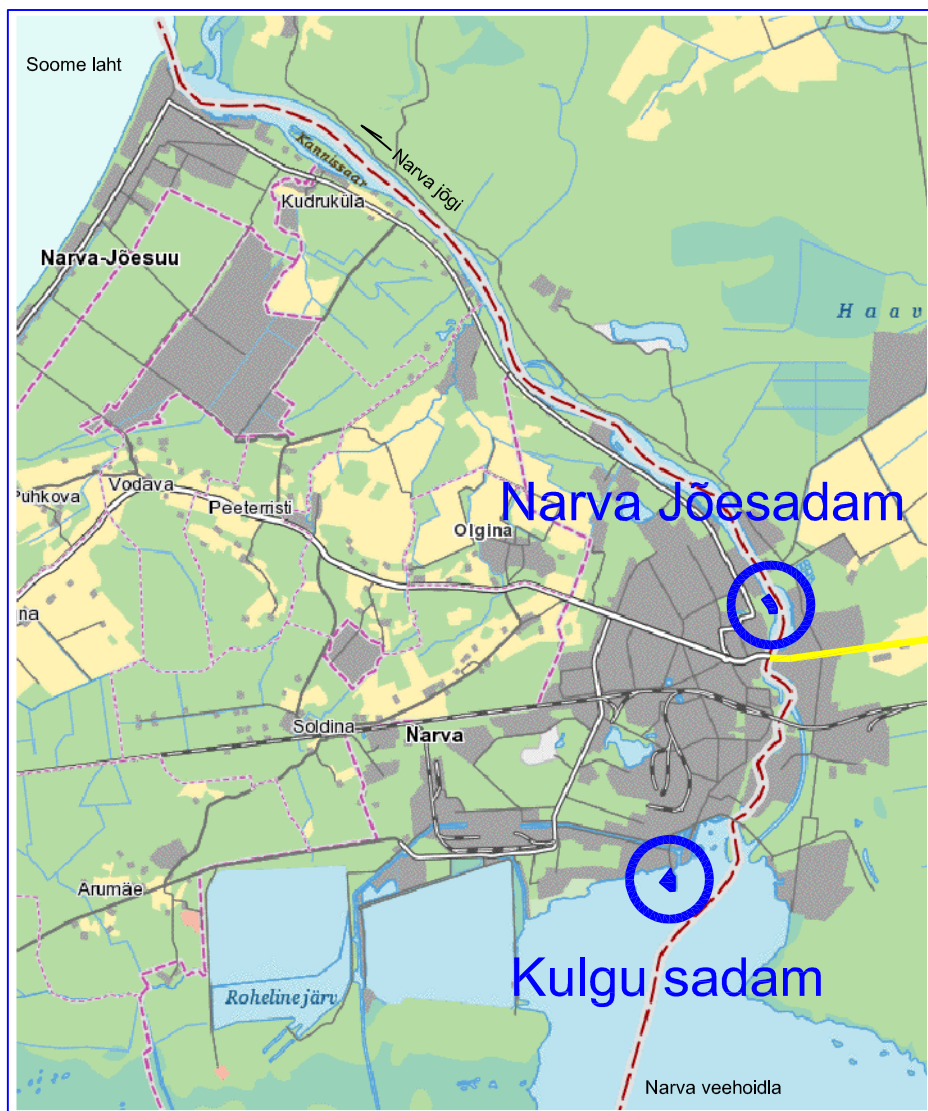
4.1 Narva Linnavalitsusel avaldada otsus linna veebilehel ja ajalehes, milles Narva linn avaldab ametlikke teadaandeid.

4.2 Otsust on võimalik vaidlustada Tartu Halduskohtu Jõhvi kohtumajas 30 päeva jooksul haldusakti teatavakstegemisest.

4.3 Otsus jõustub seadusega sätestatud korras.

Mihhail Stalnuhhin
Linnavolikogu esimees

Narva Sadamate Arengukava aastateks 2009 kuni 2018



Koostaja:

Aavo Raig
Dipl. ehitusinsener

Aavo ja Riina Raig Projekt OÜ
Ränduri 40, 10921 Tallinn

GSM 5034236
Telefon 6777130
Faks 6778738
aavo.raig@neti.ee

Narva Sadamate Arengukava

Kokkuvõte

Narva Sadamate Arengukava on koostatud aastatel 2008-2009 ja käsitleb kahe Narva sadama arendust kui ühtset tervikut. Sadamate arenduse ühtset terviklikku käsitlust tingib asjaolu, et Narva jõgi on Narva linna piires Narva Hüdrolektrijaama tammiga ja Narva jõe kanjoniga jagatud kaheks laevateega ühendamata osaks.

Arengukavas käsitletavat sadamat on Narva Jõesadam Narva jõel Victoria Bastioni juures ja Kulgu sadam Narva veehoidlal. Narva Jõesadamasse pääseb Soome lahelt piki Narva jõge ning Kulgu sadamasse Narva jõelt ülalpool hüdrolektrijaama tammi. Narva jõgi on Eesti ja Venemaa piiriveekogu ning Eesti siseveete osa. Sadamate keskmiste veeseisude vahe on 25 m. Sadamad on ette nähtud eelkõige väikelaevade vastuvõtuks.

Narva sadamate Arendajaks on Narva linna omavalitsus.

Narva sadamate arenduse missiooniks on Narva Jõesadama ja Kulgu sadama terviklik etapiviisiline keskkonnasäästlik rekonstrueerimine, laiendamine ja heas kasutuskorras hoidmine nii, et need sadamad oleksid alati vastavad kohaliku elanikkonna ja linna külaliste vajadustele ning rahvusvahelise veeliikluse kogemusele ja rahvusvaheliselt tunnustatud teenindustasemele.

Arengukava koosseisus on käsitletud **sadamate infrastruktuuri arendust**.

Sadamad on jaotatud sadamaosadeks nende kasutuse funktsiooni ja kasutaja järgi. See tuleneb sadamate kasutusfunktsioonide eripärast ja vajadusest sadamaid arendada ja kasutuses hoida sellele vastavate territooriumi ja akvatooriumi osade lõikes. Sadamate osadeks jaotamine võimaldab seada kasutusõigused, arenduskohustused ja vastutuse sadama kasutajate lõikes.

Narva sadamate osad on laevateeninduse sadamaosad, riiklike institutsioonide sadamaosad, matkelaevade sadamaosad, huvilaevade sadamaosad, Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi sadamaosa (Narva Jõesadamas) ja Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosad. Sadamaosade juurde kuuluvad sildumis- ja manöövriveed, mis vahetult külgnevad sadamaosa kaldaga või sildumisehitistega, samuti sadamaosade platsid, tehnovarustused, valgustus ja haljastus ning hooned, mis on antud või kuuluvad sadamosade kasutajatele, samuti uued planeeritavad hooned.

Laevateeninduse sadamaosadesse koondatakse laevade teenindamiseks vajalik, sealhulgas võimalus väikelaevade vette laskmiseks ja veest eemaldamiseks.

Riiklike institutsioonide sadamaosad on kavandatud piiriteenistuste ja keskkonnahoiuga tegelevate institutsioonide kasutusse.

Matkelaevade sadamaosad teenindavad matkelaevu, mis on eeldatavasti Narva sadamaid külastavad suurimad laevad ning pakuvad huvireise Narva jõel

mõlemas teineteisest eraldatud areaalis. Narva Jõesadamas baseeruva matkelaeva reisiulatus võib ulatuda Narva lahele. Kulgu sadamas baseeruva matkelaeva perspektiivseks reisiulatuseks on Eesti siseveetee kogu ulatus ning selleks avaneb võimalus peale laevalüüsi väljaehitamist Omuti karestike piirkonnas.

Huvilaevade sadamaosad on planeeritud väikelaevade vastuvõtuks, kusjuures eeldatakse, et Narva Jõesadamast hakatakse Kulgu sadamasse, aga ka samuti teistesse Eesti siseveetee sadamatesse üle vedama väikelaevu, mille suurim pikkus on 12 m ning mis on valdavalt mootorpaadid. Narva linna läbiv Narva Jõesadamat ja Kulgu sadamat ühendav väikelaevade üleveotrass (linna tänavatel) on Arendaja poolt selleks ette valmistatud. Sellelt trassilt pääseb ka Tallinn-Narva maanteele, kust edasi Peipsi järve ranniku sadamatesse jne.

Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi kasutusse jäetakse ka edaspidi Narva Jõesadama osa, mis külgneb spordikooli kasutuses olevate ja spordikooli poolt rekonstrueeritavate hoonetega. Arenduse käigus pikendatakse sõudebaasi kasutuses olevat sildumislüüsi.

Narva Noorte Meremeeste Klubi kasutusse jäetakse kaldapealsed, kaid ja hooned, mida klubi praegusel ajal kasutab. Klubi saab oma tegevust mõlemas sadamas ka tema kasutuses oleval kaldaalal laiendada.

Sadamate üldkasutatava osa moodustavad üldkasutatavad akvatooriumid koos navigatsioonimärgistusega ning üldkasutatavad territooriumid koos juurdepääsuteede ja platside, tehnovarustuste, valgustuse, haljastuse ja piiretega.

Arengukava koosseisus on käsitletud **arendustegevuse etapilisust**.

Arengukava koostamise käigus on arvesse võetud Narva Linna Arengukava kontekstis määratletud arendustegevuse planeerimine periooditi (5 aastane periood ja 10 aastane periood) ning sadamate visioonides kirjeldatud nendele perioodidele vastavaid tehiskeskkonna arenduse võimalusi. Kaudselt on kirjeldatud ka 25 aastase perioodi arendusi, mille kontekst on oluline kavandatavate ehitiste asukoha prespektiive arvestavaks määramiseks.

Arengukava koostamise ajal valitseva majanduskriisi tingimustes on olnud ebaselge, millised peaksid olema arenduse etappide lõplikud ulatused. Arengukava koostamisel on seetõttu lähtutud eeldatavast suhteliselt tagasihoidlikumast arendustegevuse ulatusest ning jälgitud, et Arendaja saaks arendustegevuse käigus arengukavaga määratud arendustegevuse ulatust etapiti vastavalt tegelikele oludele ja võimalustele muuta. Arengukavas esitatud arendustegevuste loetelu, tegevus- ja ressursikava ning kõik sellega seonduv eeldab siiski, et Arendaja käsitleb sadamate arendust lähemas perspektiivis kui linna prioriteetset arendust, eesmärgiga kaotada siin valitsev mahajäämus, mis tuleneb varasematel aastatel sadamate arendusse suunatud ressursside vähesusest.

Arengukava koosseisus on käsitletud **Arendaja organisatsiooni arendust ja arengukava elluviimise seiret**.

Narva sadamate arenduse missiooni täitmiseks on vajalik arenduse missiooni täitva ja sadamate tööd koordineeriva organisatsiooni olemasolu. Narva linna omavalitsus on ellu kutsunud organisatsiooni (2008. aastal asutatud Sihtasutus Narva Sadam), kes alustab tegelemist sadamate arendustegevusega ja sadamate töö koordineerimisega täitevasandil. Organisatsiooni olemasolu

mõtteks (rolliks) on Narva sadamate arenduse ning sadamate töö koordineerimine ja juhtimine Arendaja nimel. Kuna Narva sadamate arenduse rahastamisel on prioriteetne Arendaja poolne rahastamine ja selle korraldamine, siis sõltumata selle tüübist peab ellukutsutav organisatsioon kuuluma eelkõige Arendajale.

Arendaja ja tema organisatsioon peavad seisma selle eest, et tegutsetakse Narva sadamate arenduse missiooni ja sellest tuleneva kohaselt ning suudakse õigeaegselt ja tõhusalt reageerida muutustele ja väljakutsetele. Arendaja organisatsiooni "õppimise kiirus" peab olema vähemalt võrdne ümbritsevas keskkonnas toimuvate muutuste kiirusega, sealhulgas kindlasti arendustegevuses Narva sadamates ja Eesti siseveeteel, aga samuti ka Narva jõe Venemaa kaldal. Koostöö Venemaaga on äärmiselt oluline.

Arendustegevuse elluviimise seiret teostab Narva Linnavalitsus Narva Linna Arengukava kontekstis, Narva Sadamate Arengukava kontekstis ja Arendaja organisatsiooni kontekstis. Seire teostamise aluseks on eelkõige organisatsiooni poolt Arendajale esitatav aruandlus, mis võimaldab ülevaate saamist ja arendustegevuse kui terviku analüüsi vähemalt 1 korda aastas.

Narva Sadamate Arengukava Sisukord

Kokkuvõte

Osa 1 Olukorra kirjeldus	Leht 1-1...1-7
Osa 1A Narva sadamate seisukord ja olukorra analüüs	Leht 1A-1...1A-19
Osa 1B Narva sadamad siseveetee arenduse kontekstis (Kaart lisatud)	Leht 1B-1...1B-11 Lisatud lehti 1
Osa 2 Arenduse ajendid	Leht 2-1...2-3
Osa 3 Sadamate arenduse missioon	Leht 3-1...3-3
Osa 4 Narva sadamate visioonid	Leht 4-1...4-3
Osa 4A Narva Jõesadama visioon (Asendiskeem lisatud)	Leht 4A-1...4A-6 Lisatud lehti 1
Osa 4B Kulgu sadama visioon (Asendiskeem lisatud)	Leht 4B-1...4B-5 Lisatud lehti 1
Osa 5 Arendustegevuse strateegilised eesmärgid ja valikud	Leht 5-1...5-11
Osa 6 Projektid, rutiinid ja uuendused	Leht 6-1...6-5
Osa 7 Tegevus- ja ressursikava	Leht 7-1...7-2
Osa 7A Arendustegevuste loetelu	Leht 7A-1...7A-16
Osa 7B Arendustegevuste eelarve	Tabel 2-I lehel
Osa 8 Arendaja organisatsioon	Leht 8-1...8-8
Osa 9 Arengukava elluviimise seire	Leht 9-1...9-2

Narva Sadamate Arengukava

Osa 1

Olukorra kirjeldus

Sisukord:

1.1

Narva Linna Arengukavast

1.2

Narva sadamate arengukava koostamise vajadusest

1.3

Narva Sadamate Arengukava koostamise aeg

1.4

Narva sadamate seisukord ja olukorra analüüs

1.5

Narva sadamad siseveeteede arenduse kontekstis

1.6

Narva sadamakohtade põhiväärtused ja puudused

1.1

Narva Linna Arengukavast

Narva linna omavalitsuse missioon on määratud Narva Linna Arengukavaga (NLA) ning seisneb linna territooriumil linna elanikele ja selle külalistele ning turistidele võimalikult soodsate elamis- ja puhkamistingimuste tagamises (NLA punkt 3.1.)

Narva sadamatega seonduvad strateegilised eesmärgid ja ülesanded on määratud järgmiselt:

- Narva linna omavalitsuse strateegilise eesmärgi 1.1 "transpordi infrastruktuur vastab tänapäeva nõuetele" tegevussuuna 1.1.1. "luua kaasaegne ja mugav ühistranspordi infrastruktuur" ülesande 1.1.1.7. "jõesadama rekonstrueerimise ja veeliikluse arendamine" kohane tegevus (NLA punkt 3.4.).
- Narva linna omavalitsuse strateegilise eesmärgi 1.2 "elukeskkonna infrastruktuur on parandatud" tegevussuuna 1.2.2. "soodustada linna infrastruktuuri abil tervislike eluviiside harrastamist ja kvaliteetset vaba aja veetmist" ülesande 1.2.2.1. "spordikomplekside ja -rajatiste ehitamine ja rekonstrueerimine spordiürituste läbiviimiseks" kohane tegevus (NLA punkt 3.4.).

Strateegilise ülesande 1.1.1.7 täitmiseks on aastatele 2009-2013 planeeritud projekteerimis- ja rekonstrueerimistööd Narva Jõesadamas ja Kulgu sadamas, aastatele 2011-2013 on planeeritud osaleda rahvusvahelistes projektides Narva jõe navigatsiooniseadmete paigaldamiseks ning Narva jõe ja Peipsi järve vahelise veeturismi arendamiseks.

Strateegilise ülesannete 1.2.2.1. täitmiseks on aastatele 2008-2012 planeeritud Narva sõudebaasi hoone rekonstrueerimise II etapp (sh projekteerimine).

NLA-s loetletud strateegiliste ülesannete täitmiseks planeeritud summad on hinnatud Narva sadamatele varemkoostatud projektide ning varasemate samalaadsete tegevuste finantseerimiskulude alusel.

Narva Sadamate Arengukava (NSA) koostamisel on arvesse võetud NLA-s aastatele 2008-2013 planeeritud summade kasutamist ning on eeldatud, et kui arengukava koostamise käigus ilmneb lähema perspektiivi arenduse täiendava rahastamise vajadus, siis:

- see rahastamine planeeritakse aastale 2013, kui rahastamist vajavaid tegevusi saab NLA 5-aastase perioodi järgsele aastale jätta (NSA lähema perspektiivi 2009-2013 viimasele aastale);
- see rahastamine planeeritakse aastatele 2009-2012, kui rahastamist vajavaid tegevused tuleb möödapääsmatult teostada nendel aastatel.

1.2

Narva sadamate arengukava koostamise vajadusest

Narva sadamate kohta, mis käsitleb vaid Narva Jõesadamat, on varasem arengukava koostatud aastatel 1997-1998 ja kinnitatud 19.05.1999. 2009.a. kevadel möödub selle arengukava kinnitamisest 10 aastat.

See varasem arengukava käsitles arendustegevust Narva Linnasadamas (varemkoostatud arengukava kohane nimetus) Victoria Bastioni juures ning jättis kõrvale Narva teise suurema sadama - Kulgu sadama arenduse. Selline lähenemine oli põhjendatud, sest Eesti siseveeteede arendustegevus ei olnud veel alanud ning seetõttu kattis Kulgu sadam vaid kohalikke vajadusi, kusjuures märkimisväärsed arengut kohaliku elanikkonna poolt uute veesõidukite omandamisel veel ei täheldatud. Juurdepääs merelt aga andis tõuke Victoria Bastioni juures paikneva sadama arendusega tegelema asumiseks.

Kulgu sadama kaasamine arendustegevusse laiendab nüüd oluliselt Narva sadamate arendusala, arendusvaldkondi, tegevuspiirkonda ja mõjupiirkonda, sest arengukavaga käsitletakse nüüd ka seotust siseveeteega, mille arendus on tõusnud päevakorda ning mille mõju on seetõttu oluline Narva sadamate arendusele.

Narva linna omavalitsus kannab hoolt selle eest, et lähiaastatel sadamatesse planeeritav vastaks nii kaugema kui ka väga kauge perspektiivi arendustele mõlemas sadamas. Seetõttu käsitletakse käesolevas arengukavas juba ka Kulgu sadama arendust.

Kuna Narvas on nüüd arendatavaid sadamaid kaks, siis tuleb varem kasutusel olnud sadamale Victoria Bastioni juures leida ka uus nimi, mis võimaldaks Narva sadamate kui arenduse tervikut kajastava nime ja Victoria Bastioni juures paikneva sadama nime selgelt eristada. Victoria Bastioni juures asuva sadama nimeks on arengukava koostamise ajal otsustatud jätta "Narva Jõesadam".

Narva Sadamate Arengukava käsitleb seega Narva Jõesadama ja Kulgu sadama arendust.

1.3

Narva Sadamate Arengukava koostamise aeg

Arvestades asjaoluga, et arengukava on koostatud majanduskriisi alguse perioodil, võib eeldada, et arengukava heakskiitmine ja sellekohaste rahastamisotsuste tegemine on pärsitud. Võib ka tekkida olukord, kus NLA kohane sadamate arenduse rahastamist varemplaneeritud ajal ja ulatuses ei toimu ning mistahes täiendavad tegevused, mis arengukava kohaselt on täiendavalt vajalikud, lähiaastatel siiski rahastamist ei leia.

Kuna majanduskriisi perioodil on prioriteetne eelkõige toimetulek, on sadamate arendus linnakodanike jaoks teisejärguline, taanduvad sadamate külastatavus, uute veesõidukite soetamine jne.

Seega, sadamate arendustegevuste rahastamise edasilükkamine on reaalne ning sellega tuleks arengukava koostamisel arvestada. Samas oleks edasilükkamisega arevestamine spekulatiivne, kuna ei ole kaugemaleulatuvaid prognoose, millele saaks toetuda sadamate arendustegevuse jätkamise uue lähteaasta määramisel,

samuti pole prognoose, milline võiks olla arenduse tempo ja hinnanguid, milliseks kujuneb arendusvõimekus majanduskriisi lõppedes.

Arengukava koostamisel on seetõttu siiski lähtutud sadamate arenduse tegelikest vajadustest ning eeldatud, et arengukava kohase arendustegevuse lähteaastal 2009 ja edaspidi on arendustegevuste rahastamine vajalikus ulatuses saavutatav. Sellega rikutakse küll tegevuste SMART (Spetsiifilisus, Mõõdetavus, Ajastatus, Reaalsus ja Teostatavus) kavandamise põhimõtteid, kuid saavutatakse siiski tervikpilt sadamate arendusest ja vajadustest.

Seda tervikpilti on võimalik arendusse suunata reaalsete võimaluste avanemisel. Sellele tervikpildile saab Narva linna omavalitsus sadamate arendamisel edaspidi toetuda ning võimaluse avanedes sadamate arendustegevust taaselustada.

Võib juhtuda, et arendustegevuste etapilisust tuleb olude sunnil muuta. Siiski, milline asjade seis ka ei oleks, tuleb arengukava kohaste tegevuste teostamisel jälgida, et

- sadamatesse planeeritava ja rajatava asukoht oleks sadamate tervikliku arendusega arvestav ka väga kauges perspektiivis (asukoht, asukoht ja veel kord asukoht!);
- sadamatesse planeeritava ja rajatava eluiga tagaks kasutuse ka väga kauges perspektiivis (ettenägelikkus, funktsionaalsus ja kaasaegsus).

1.4

Narva sadamate seisukord ja olukorra analüüs

Narva sadamate seisukorra hinnang ja olukorra analüüs on koondatud käesoleva arengukava **Osas 1A**.

Käsitletud on

- Narva Jõesadama seisundit vabaaja-, turismi-, noorsootöö- ja spordisadamana,
- Narva Jõesadama arenduse reisi- ja kaubasadamana kõrvalejätmise põhjendatust,
- Narva Jõesadama arendusel (1998-2008) saavutatut ja arenduses tekkinud mahajäämuse põhjuseid,
- Kulgu sadama seisundit.

Narva sadamate olukorra analüüsimisel on juhitud Narva linna omavalitsuse esindajate palvest kasutada analüüsimeetodi SWOT käsitluspõhimõtteid. Analüüsid on tehtud:

- siseveete arenduse kontekstis Narva sadamatele tervikuna,
- sadama asukoha kontekstis Narva Jõesadamale,
- sadama asukoha kontekstis Kulgu sadamale.

Kõigi kolme konteksti analüüsi järgselt on välja toodud probleemide loetelud, probleemide lahendused, probleemidega kaasneva mõju leevendamise

võimalused ja probleemide lahendamata jätmisega seonduv. Sealhulgas on määratletud, kas probleemi lahendamine toimub Eesti siseveete arenduse või Narva sadamate arenduse raames.

Kui probleemid ei ole lahendatav, on probleeme tekitavad asjaolud nimetatud sadamakoha puudusteks, millega tuleb arendustegevuse käigus arvestada.

1.5

Narva sadamad siseveete arenduse kontekstis

Narva Sadamate Arengukava koostamisel on arvesse võetud Eesti Siseveete Arengukontseptsioonis toodut. Siseveete arendus mõjutab otseselt Narva sadamate arendust. Eesti Siseveete Arengukontseptsioonis toodut (s.h. väljavõtted) ja sellest tulenevat on kommenteeritud ning Narva sadamate arendusele mõju avaldavaid aspekte on koondatud arengukava **Osas 1B**.

Käsitatud on:

- Narva jõge Eesti Siseveete Arengukontseptsioonis,
- Narva jõge piirilinnade vahelises lõigus,
- väikelaevade ülevedu Eesti territooriumil,
- Eesti Siseveete Arengukontseptsiooni eesmärkidest tulenevat,
- käesoleva arengukava koostamisel kasutusel olnud huvilaevade klassifikatsiooni,
- huvilaevade vastuvõttu Narva sadamates,
- huvilaevade ülevedu Narva sadamatest,
- matkelaevu Narva sadamates.

Seega, **Ossa 1B** on koondatud andmed ja analüüs, mis on aluseks Narva sadamate arendustegevuse kavandamisele siseveete ja veesõidukite osas. Eesti Siseveete Arengukontseptsiooni eesmärkidele on toetunud eelpool nimetatud **Osas 1A** sisalduvates probleemide loeteludes, määratledes nende probleemide lahendusviisi ja lahendamise kas siseveete arenduse raames Narva sadamate arenduse raames.

Üldistavalt võib siinkohal nimetada järgmist:

- Eesti Siseveete Arengukontseptsioon näeb ette Narva jõel üldkasutatava veete arendust ja arendaja on Veeteede amet;
- Narva sadamad, paiknedes üldkasutatava veete ääres ning Narva jõe erinevates areaalides, asuvad selle veete suhtes võtmepositsioonidel;
- Eesti siseveete arendus on Narva sadamate arenduse seisukohalt väga oluline.

1.6

Narva sadamakohtade põhiväärtused ja puudused

Võttes aluseks käesoleva arengukava osas eelnevalt toodut, saab loetleda sadamakohtade põhiväärtused, mis on toeks sadamate arendustegevuse missiooni täitmisel, strateegiliste eesmärkide määratlemisel ja valikute tegemisel, samuti puudused, millega peab arenduse käigus arvestama.

Narva sadamate arendusel tuleb silmas pidada sadamakohtade asukohast tulenevat eripära. Narva sadamakohad on sellest aspektist vaadatuna nii sarnaste kui ka erinevate kasutusvõimalustega sadamakohad. Narva sadamakohad täiendavad teineteist, pakkudes võimalusi terviklikuks arenduseks. Narva sadamakohad ei ole võistlevad sadamakohad, kuna asuvad erinevates vetes – üks allpool ja teine ülalpool Narva Hüdrolelektrijaama paisu ja Narva jõe kanjoni.

Narva Jõesadamakoha põhiväärtustena tuleb nimetada järgmist:

- Sadam paikneb Narva jõe Soome lahega ühendatud laevatatavas areaalis ja Eesti siseveeteel.
- Sadama arendusse on pikki aastaid investeeritud ning sadama arendust näeb ette ka Narva Linna Arengukava.
- Sadam paikneb vahetult ajaloolise Narva külje all ning jalutuskäigu kaugusel Narva atraktiivseimatest vaatamisväärtustest, mis tähendab seda, et sadamal on parim võimalik asend ajaloolise Narva linna keskmes.
- Sadam paikneb Ivangorodi ajaloolise keskuse vahetus läheduses.
- Sadama ajaloolised hooned on sihtotstarbelises kasutuses, suhteliselt hästi säilinud ning nende seisundi eest on ka juba hoolt kantud.
- Sadama akvatooriumi mõõtmed ja veesügavused on sobivad ning edaspidi laiendatavad ja ülesüvendatavad väikelaevade vastuvõtuks.
- Sadama akvatooriumi mõõtmed on sobivad noorsootöö ja spordi arendamiseks ning paiknevad suhteliselt kohakuti selleks sihtotstarbelisse kasutusse antud hoonetega.
- Sadam ei vaja sissesõiduteed, kuna sadama akvatoorium külgneb Narva jõe sügavama osaga.
- Sadamal on juurdepääsutee ja tehnovarustused.
- Sadamat kasutavad Narva Spordikool Energia ja Narva Noorte Meremeeste Klubi.

Narva Jõesadama sadamkoha puudused on ja nende mõju on leevendatav järgmiselt:

- Sadamakoha veetase sõltub olulisel määral veetasemest Soome lahes Narva-Jõesuus ja kõigub seetõttu suurtes piirides, mistõttu sadama hooned ja territoorium paiknevad veeliiklusperioodi keskmise veetaseme suhtes kõrgel. Selle puuduse mõju on leevendatav ulatuslikumat ujuvsildade kasutamise ja väikelaevade sildumiseks.

- Veevoolu kiirus sadamakohas muutub järsult Narva hüdroelektrijaama töösse lülitumise või väljalülitumise korral. Seejuures tuleb ka eeldada, et Narva hüdroelektrijaama töotsüklid ei arvesta mingil määral tegevustega sadama veealal. Selle puuduse mõju leevendamine on võimalik kiire veevoolu eemalesuunamisega sildumisveelt, samuti kerge ujuv vahendite kasutuse lubamist eelkõige Narva veehoidlal ja Kulgu sadamas.
- Sadamakoht külgneb vahetult naaberriikide kontrolljoonega Narva jõe faarvaatril. Selle puuduse mõju on leevendatav naaberriikide vaheliste kokkulepetega jõe keskosa veeala kasutuse osas, samuti kerge ujuv vahendite kasutuse lubamist eelkõige Narva veehoidlal ja Kulgu sadamas.
- Sadama territooriumi laiendusvõimalused on äärmiselt piiratud. Selle puuduse mõju on leevendatav, suunates kerge ujuv vahendite kasutuse eelkõige Narva veehoidlale ja Kulgu sadamasse.

Kulgu sadamakoha põhiväärtustena tuleb nimetada järgmist:

- Sadam paikneb Narva veehoidla ja sellest kõrgema veetasemega siseveete laevatatavas areaalis ja Eesti siseveeteel.
- Sadam paikneb Narva veehoidla linnale kõige lähemal võimalikul veealal.
- Sadama akvatooriumi veesügavused on sobivad ja vajadusel ülesüvendatavad kaugemas perspektiivis kavandatava suurema süvisega väikelaevade vastuvõtuks.
- Sadama akvatoorium on piisav arendustegevuseks lähemas perspektiivis ning laiendatav vastavalt sadama arenduse vajadustele.
- Sadama akvatoorium on arenduse algaastateks kaitstud lainetuse eest ning edasise akvatooriumi laienduse korral ka täiendavalt kaitstav.
- Sadama sissesõidutee veesügavused on piisavad sadama pikaajaliseks arenduseks.
- Sadamakoha veetase on stabiilne ja muutub vähe, sest sadama veeala on osa Narva hüdroelektrijaama veehoidlast, mille veetaset hoitakse suhteliselt stabiilsena.
- Sadama akvatooriumiga külgnevat madalat veeala saab kasutada sadama territooriumi laiendamiseks.
- Sadamat kasutab Narva Noorte Meremeeste Klubi.

Kulgu sadamakohal ei ole puudusi,

mille mõju leevendamine oleks vajalik, kui Narva Jõesadama ja Kulgu sadama arendust vaadeldakse edaspidi Narva sadamate tervikliku arenduse kontekstis. Kui üldse puudustest rääkida, siis vaid seda, et sadama laiendamiseks vajalikku territooriumi on võimalik juurde saada vaid veeala arvelt, s.o. territooriumi loomisele tuleb teha suuremaid kulutusi kui tavaliselt. Samas on tegemist kulutustega, mida saab katta teiste tegevuste arvelt. Näitena võib siin nimetada inertse ehitusprahi ja kasutusest kõrvaldatud reostumata pinnase kasutusvõimalust sadama territooriumi loomisel (madala veeala täitmisel).

Narva Sadamate Arengukava Osa 1A

Narva sadamate seisukord ja olukorra analüüs

Sisukord:

Üldist

1

Narva Jõesadama seisund

- 1.1 Narva Jõesadam vabaaja-, turismi-, noorsootöö- ja spordisadamana
- 1.2 Narva Jõesadam reisi- ja kaubasadamana
- 1.3 Narva Jõesadama arendusel (1998-2008) saavutatu ja mahajäämus

2

Kulgu sadama seisund

3

Narva sadamate arenduse analüüs siseveetee arenduse kontekstis

- 3.1 Narva sadamate arenduspiirkonna tugevused
- 3.2 Narva sadamate arenduspiirkonna nõrkused:
- 3.3 Narva sadamate arenduspiirkonna võimalused
- 3.4 Narva sadamate arendusel varitsevad ohud (riskid)
- 3.5 Narva sadamate arenduspiirkonnaga seonduvad probleemid ja nende lahendamine
- 3.6 Narva Sadamate Arengukava koostamisel ja selle kohasel tegutsemisel on oluline arvesse võtta järgmist

4

Narva Jõesadama arenduse analüüs sadama asukoha kontekstis

- 4.1 Narva Jõesadama arenduse tugevused
- 4.2 Narva Jõesadama arenduse nõrkused
- 4.3 Narva Jõesadama arenduse võimalused
- 4.4 Narva Jõesadama arendamisel varitsevad ohu (riskid)
- 4.5 Narva Jõesadama arendusega seonduvad probleemid ja nende lahendamine
- 4.6 Narva Sadamate Arengukava koostamisel ja sellekohasel tegutsemisel on oluline arvesse võtta järgmist

5

Kulgu sadama arenduse analüüs sadama asukoha kontekstis

- 5.1 Kulgu sadama arenduse tugevused
- 5.2 Kulgu sadama arenduse nõrkused
- 5.3 Kulgu sadama arenduse võimalused
- 5.4 Kulgu sadama arendusel varitsevad ohud (riskid)
- 5.5 Kulgu sadama arendusega seonduvad probleemid ja nende lahendamine
- 5.6 Narva Sadamate Arengukava koostamisel ja selle kohasel tegutsemisel on oluline arvesse võtta järgmist

Üldist

Narva sadamate seisukorra hindamisel on järgitud järgmisi põhimõtteid:

- Narva Jõesadama seisukorra hindamisel on lähtutud asjaolust, et sadama arendusega on tegeletud 10 aastat ning et sadama edasiarendus jätkub juba varasemas arengukavas sätestatud eesmärkidel.
- Kulgu sadama seisukorra hindamisel on lähtutud asjaolust, et sadama arendamisega ei ole varasematel aastatel tegeletud.

Narva sadamate arenduskava koostamise eelsel olukorra analüüsimisel on Arendaja tahtel kasutatud alalüüsimeetodi SWOT (Tugevused-Nõrkused-Võimalused-Ohud) käsitluspõhimõtet ning käsitluse lihtsustamiseks on probleemideks nimetatud vaid Nõrkused-Ohud. Tugevustes-Võimalustes sisalduvaid probleeme ja nende lahendamist on käsitletud kui arenduse põhitegevust ning Nõrkustest-Ohtudest tulenevat kui arendustegevust takistavaid või oluliselt mõjutavaid probleeme, mille lahendamine või vähemisti mõju oluline leevendamine on äärmisel vajalik.

Narva sadamate arengukava koostamise eelse olukorra analüüsimisel on järgitud järgmisi põhimõtteid:

- Narva sadamate arendus on seotud Eesti siseveetee arendusega, mistõttu tuleb Narva sadamate arendust analüüsida ja sadamate arendusel arvesse võtta siseveetee ja selle arenduse konteksti.
- Narva sadamate paiknemisest Narva jõe erinevates areaalides (Narva Jõesadam Narva jõe alamjooksul ning Kulgu sadam Narva veehoidlal) tulenevad erisused, mistõttu tuleb nende sadamate arenduskava koostamise eelsel olukorra analüüsimisel lähtuda erinevatest aspektidest.
- Narva sadamate paiknemisest Narva linnas tulenevad samuti erisused, mistõttu tuleb nende sadamate arengukava koostamise eelsel olukorra analüüsimisel juhinduda nende paiknemisest Narva linnas.

Narva sadamate seisukorda on kirjeldanud ja analüüsi teinud ehitusinsener Aavo Raig.

1 Narva Jõesadama seisund

1.1 Narva Jõesadam vabaaja-, turismi-, noorsootöö- ja spordisadamana

Narva Jõesadama 10 aastat tagasi koostatud arengukava on pidanud prioriteetseks Narva Jõesadama arendamist sadamaks, mille infrastruktuur teenindab vabaajaveetmist ja turismi ning toetab noorsootööd ja sporti. Tehtud valik on end õigustanud, õigustab praegu ja ka edaspidi. Sadama külastus suuremate laevade poolt, s.h. reisi- ja kaubaveoks, ei ole aset leidnud, kuigi eelmine arengukava seda ei välistanud.

1.2

Narva Jõesadam reisi- ja kaubasadamana

Reisi- ja kaubasadama arendusest on loobutud juba eelmist arengukava koostades, s.o. 10 aastat tagasi.

Reisi- ja kaubasadama rajamine jõesadama ajaloolises piirkonnas on seotud raskesti lahendatavate probleemidega, mistõttu tuleb reisi- ja kaubasadamate arendusest loobuda kui ebareaalsetest.

Narva Jõesadama arendamisel selle ajaloolisel kohal on reisisadama arendusest loobutud alljärgnevalt põhjustel:

- kuna reisi-ro-ro-laevad on eelkõige liinilaevad ja müüakse välja täpselt määratud graafikute alusel, peavad navigatsiooniohutus ja sildumine olema tagatud praktiliselt kogu planeeritud navigatsiooni vältel;
- et jõuda Narva linnas paikneva sadamani, tuleb meresõiduks ehitatud reisilaeval või reisi-ro-ro-laeval läbida mitmeid kilomeetreid oludes, kus jõe faarvaater on tinglikult poolitatud (samas kulgeb piki kallast heade sõiduomadustega maantee Narva ja Narva-Jõesuu vahel ja võimaldab oluliselt suuremaid liikumiskiiruseid);
- Narva jõesuu mereosa faarvaatri püsimatus toob reisivedude kavandamise korral kaasa kulutused faarvaatri korduvsüvendamistele;
- Narva linna piirides puudub reisi-ro-ro-sadama rajamiseks sobiv kaldaala; sadama rajamiseks on vajalik omada sildumisehitiste piirkonnas suhteliselt ühtlast ja mitte kõrget kallast - sellist vaba kaldaala Narvas ei ole;
- reisi-ro-ro- või reisisadama rajamine merelaevadele sadama ajaloolisele kohale Narvas Victoria Bastioni läheduses tähendaks tegelikult jõelaegasadama, jahisadama ja veespordivõimaluste suunamist praeguselt kohalt oluliselt allapoole - Tolli ja Rakvere tänavate piirkonda;
- Narva jõel puuduvad lüüsid, millised muudaksid Narva jõe kogu ulatuses laevatatavaks ning ühendaksid Läänemere ja Peipsi järve koos sellesse suubuvate jõgedega;
- reisi-ro-ro-sadama kavandamiseks ja rajamiseks oleksid hädavajalikud sadamat kasutama asuvate laevandusfirmadega sõlmitud eellepingud; käesoleval hetkel sellised eellepingud puuduvad.

Reisi-ro-ro-sadama asendamine millegi muuga sisuliselt võimalik ei ole. Kõne alla võivad tulla reisivedude korral vesilennukid, seda eelkõige ühenduse pidamiseks Soome lahe keskosa areaalis. Vesilennukite vastuvõtu korraldamine Narva Jõesadama piirkonnas on vähemkulukas. Vesilennukite vastuvõtt seab sadamale ja navigatsioonile arvestatavad tingimused. Põhjuseks, miks seda aga ilmselt ei tehta, on vesilennukite kasutamise kogemuse puudumine regioonis.

Narva Jõesadama arendamisel selle ajaloolisel kohal on loobutud ka kaubasadama kavandamisest järgnevalt loetletud põhjustel:

- et jõuda Narva linnas paikneva kaubasadamani, tuleb kaubalaeval läbida mitmeid kilomeetreid oludes, kus jõe faarvaater on tinglikult riigipiiriga

poolitatud; samas kulgeb piki kallast heade sõiduomadustega maantee Narva ja Narva-Jõesuu vahel;

- Narva jõesuu mereosa faarvaatri püsivus toob kaubavedude kavandamise korral kaasa kulutused faarvaatri korduvsüvendamistele;
- Narva linna piirides puudub kaubasadama rajamiseks sobiv kaldaala; kaubasadama rajamiseks on vajalik omada sildumisehitiste piirkonnas suhteliselt ühtlast ja mitte kõrget kallast - sellist vaba kaldaala Narvas ei ole;
- kaubasadama rajamine merelaevadele sadama ajaloolisele kohale Narvas Victoria Bastioni läheduses tähendaks tegelikult jõelaevasadama, jahisadama ja veespordivõimaluste suunamist praeguselt kohalt oluliselt allapoole - Tolli ja Rakvere tänavate piirkonda;
- Narva linna läbiv raudtee ja selle sild paiknevad ülalpool Narva maanteeväljal, see on linnaosas, mis ei asu võimalike sadamakohtade suhtes allpool Narva maanteeväljal soodsalt;
- Narva jõel puuduvad lüüsid, millised muudaksid Narva jõe kogu ulatuses laevatatavaks ning ühendaksid Läänemere ja Peipsi järve koos sellesse suubuvate jõgedega;
- Narva kaubasadama tagamaa on väga piiratud.

Kui siiski üritada reisi- ja kaubalaevade vastuvõtmist, kaasnevad sadama-piirkonna arendamisega järgmised ohud:

- infrastruktuurirajatistesse üleinvesteeringud;
- Narva Jõesadamas tegutsevate Narva Spordikooli Energia ja Narva Noorte Meremeeste Klubi tegevuse pärssimine sadamat kasutavate suurte laevade vastuvõtu ning kaupade käitlemisega (domineerivad tingimused, mis mõjutavad sadama arendustegevust väga olulisel määral).

Seega, reisi- ja kaubasadama arendust ei ole ka mõistlik edaspidi ette näha, sest see arendus lõhuks vabaaja-, turismi-, noorsootöö- ja spordisadama arenduse terviklikkuse väga piiratud kaldaalaga sadamakohas.

1.3

Narva Jõesadama arendusel (1998-2008) saavutatud ja mahajäämus

Käesoleva arengukava koostamise käigus on mitmel korral üles kerkinud küsimus, kas eelneval kümnel aastal Narva Jõesadamas tehtud investeeringud on olnud asjakohased, kui sadama turistide poolne külastatavus on endiselt tagasihoidlik.

Arendukava koostaja on siin järgmistel seisukohtadel:

A:

Põhiliseks Narva jõesadama arendust pidurdavaks mõjuriks on siiski olnud Soome lahe lõunaranniku väikelaevasadamade arenduse mahajäämus võrreldes sellega, mida loodeti või taotleti ligi kümme aastat tagasi, samuti võrreldes sellega, milline areng on aset leidnud Lääne-Eesti saarestikus ja Tallinna regioonis. Eeldada, et külastatavus oleks võinud tõusta samaväärselt või lähedaselt Lääne-

Eesti saarestiku ja Tallinna regiooniga, oleks muidugi olnud ülepaisutatud. Ootus külastatavuse kasvu osas oli aga siiski oluliselt kõrgem, kui tegelikult välja kujunes.

B:

Veeliikluse korraldamisega seonduv tegevus on Narva jõel samuti veel algfaasis, mistõttu võib väita, et on neid veeliiklejaid, kes ei ole usaldanud siseneda Narva-Jõesuusse ja edasi tulla Narvani.

C:

Narva Jõesadamasse ja selle arenduspiirkonda ei ole piisavalt investeeritud eesmärgiga vastu võtta huvilaevu vabaaja veetmiseks ja turismiks kasutavaid külastajaid.

D:

Narva Jõesadama külastuse propageerimiseks ja võimaluste selgitamiseks (marketing) ei ole tehtud piisavalt palju.

Eeltoodud loetelu võib käsitleda kui sadama tagasihoidliku külastatavuse põhjuseid. Eelnevalt nimetatud tagasihoidliku külastatavuse põhjuste A ja B korral ei ole Narva linna omavalitsus saanud olulist mõju avaldada, põhjuste C ja D osas on aga kõik Narva linna omavalitsuse ja tema partnerite teha.

Põhjuse C osas võib välja tuua järgmist:

C1:

Narva maanteeallast allapoole jääv vasakkalda lähedane kaldaala on ka 10 aastat hiljem endiselt mahajäetud seisukorras. See kaldaala ei ole mitte tervikuna Narva Jõesadama arendusega hõlmatud, kuid bastionide piirkonna Promenaad, millest ka 10 aastat tagasi palju räägiti ja mille arendus pidi siis ka algama, ei ole siiani realiseerunud.

Narva Jõesadama keskkond ei ole seetõttu sadama ja ajaloolise südalinna kõige atraktiivsema rajatise piirkonnas sugugi veel küllakutsuv. Tegemist on märkimisväärse mahajäämusega ja aspektiga, mis mõjutab sadama külastatavust.

C2:

Victoria Bastionist allavoolu paiknev Narva Jõesadam ei jäta oluliselt paremat muljet, kui välja arvata ajalooliste hoonete rekonstrueerimisel osaliselt saavutatu. Tegemist on samuti märkimisväärse mahajäämusega ja aspektiga, mis mõjutab sadama külastatavust.

C3:

Väga halvas seisukorras on Narva Jõesadama juurdepääsud linnast – sadamasse ei vii ühtegi korraliku katendiga teed.

Kui arvestada sellega, et huvilaevast minnakse linna jala, rattaga või mopeediga (mõlemad võivad laevas kaasas olla), siis korralike katendite puudumine tähendab seda, et külastajale ei ole mõeldud. Külastajale on see ahistav ning annab talle märku, et teda kui külalist, kes siseneb Narva linna selle värava

kaudu, ei ole oodatud. Trastiline on olukord veel siis, kui külastajal on kaasas väike laps. Lapsevanker ei ole sellisel teekatendil kasutatav.

Põhjuse D osas võib välja tuua järgmist:

D1:

Sadamat, mille piirkond ja rajatised on halvas seisukorras ning demonstreerivad eelkõige piirkonna mahajäetust, ei ole külastajale võimalik tutvustada kui atraktiivset sadamat. Sadamat ja selle piirkonda tuleb sihikindlalt arendada. Arvestades sellega, kuivõrd kaasaegses Narvas kantakse hoolt südalinna puhtuse eest, on kaldaala praegune seis äärmiselt pilkuriivav.

Sadama arendamine selle ajaloolisel kohal võimaldaks korrastada arvestatava ulatusega kaldaosa.

Väheoluline ei ole ka asjaolu, et suuremad jahtklubid korraldavad ekspertmatku hindamaks sadamate seisukorda ja selle asukoha atraktiivsust. Selliste ekspertmatkade eesmärk on teavitada oma klubikaaslasid ja sõprusklubisid külastusvõimalustest ja sadamate kvaliteedist. Mida kaugemal asub sadam enamkasutatavates huvilaevateedest, seda kvaliteetsem peab olema see sadam ja atraktiivsem selle sadama asukoht. Atraktiivse ajaloolise keskusega Narva linna südames peaks kindlasti paiknema sadam, mis sellistelt ekspertidelt saaks hinnagu "hea" või "väga hea". Praegu on sellise hinnangu saamine aga lootusetu.

Kokkuvõtteks:

- Narva Jõesadama piirkonna seisundi hinnangu lähtekohtadeks saavad hetkel olla vaid sadama arenduse eesmärgid. Narva Jõesadama korral on infrastruktuuri arenduse eesmärkideks olnud vabaaja ja turismi teenindamine ning noorsootöö ja sporditegevuse toetamine. Narva Jõesadama selline edasiarendus tuleb Narva linnas Narva jõe alumises areaalis kõne alla vaid olemasolevas ajaloolises sadamakohas.
- Narva Jõesadama areng on eelneval perioodil olnud ilmselt Narva Linnavalitsuse võimaluste kohane, kuid on täiesti selge, et rahalisi vahendeid sadama arenduseks jätkunud ei ole. Jätkata nii ei saa.
- Välja on arendamata huvilaevade sadamaosa, mis tähendab seda, et külastaja vastuvõtuks ei ole vastavaid tingimusi ja ta lahkub negatiivsete muljetega.
- Narva Jõesadama üks eluliselt tähtsamaid infrastruktuure on ajalooliste hoonete tagune ümbersõidutee. See tee on veel rajamata ning seetõttu on nende hoonete külgneva kaldaala kasutus ka limiteeritud. Ümbersõidutee rajamine on seetõttu üks prioriteetsemaid tegevusi.
- Narva Jõesadama varasemad arendused vastavad edasiarenduse vajadustele, kui Narva Jõesadama hoonete ja kaldaala kasutusfunktsioonid ning kasutajate tegevus- ja vastutuspiirkonnad selgelt piiritletakse.

2

Kulgu sadama seisund

Kulgu sadama seisund vastab arendustegevuse eelsele seisundile. Siin ei ole veel tehtud märkimisväärsed investeeringuid infrastruktuuri rekonstrueerimisse ja laiendamisse ning ei ole esinenud ka amortiseerunud konstruktsioonide varinguid, mille taastamiseks oleks olnud vaja teha olulisi kulutusi.

Kulgu sadama tähtsaimad infrastruktuurid on sildumisliin ja lainemurdja, mis kaitseb sadama akvatooriumi Narva veehoidlal tuulegenereeritud lainetuse eest. Nende seisukorda võib arenduse algusfaasis kirjeldada järgmiselt:

- sildumisliin on kogu ulatuses amortiseerunud, kuid seda saab lähiaastatel veel edukalt kasutada ning sellega võita aega sadama arenduse ettevalmistamiseks nii tegevuste kui rahastamise osas;
- lainemurdja on amortiseerunud, kuid selle seisukord on veel piisavalt hea, kui arendustegevus lainemurdjaga vahetult kõlgsneval siseakvatooriumil leiab aset alles kaugemas perspektiivis.

Narva Noorte Meremeeste Klubi toetamine nende kasutuses oleva hoone osalisel rekonstrueerimisel ning ettevalmistused väikelaevaslipi ja kraana paigaldamiseks on olnud asjakohased.

Kulgu sadama juurdepääsutee (Kulgu tee) on äärmiselt halvas seisukorras ja vajab rekonstrueerimist kogu ulatuses. Puudulik on tehnovarustuste seisukord.

Sadama akvatoorium on piisava sügavusega lähiaastate arendustegevuseks ning sadama sissesõidutee Narva veehoidlalt ei vaja ülesüvendamist ka väga kauges perspektiivis.

Sadama territooriumi ulatus on piiratud, kuid on laiendatav vahetult kõlgsneva madala veelala arvelt.

3

Narva sadamate arenduspiirkonna analüüs siseveete arenduse kontekstis

3.1

Narva sadamate arenduspiirkonna tugevused:

- Narva jõgi on sobivaim jõgi Eesti territoriaalmere ja siseveete ühendamiseks.
- Narva sadamatel on väga sobivad asendid veeliikluse seisukohalt Narva jõe kanjoni ning Narva Hüdrolektrijaama veehoidla eraldatud vetel.
- Narva tänavatevõrk võimaldab väikelaevade ülevedu Narva Jõesadamast Kulgu sadamasse ja teistesse siseveete sadamatesse.
- Narva sadamad on piirkonna ja linna kohalikule elanikkonnale vabaaja veetmiseks, sportimiseks ja noorsootöö aspektist ainsad reaalselt kasutatavad kohad Narva jõe kallastel Narvas, kus saab kasutajale pakkuda kaasaegset heakorrastatud infrastruktuuri ja teenindust.

- Sadamad asuvad suure ajaloolise keskusega linna territooriumil, mistõttu võib eeldada, et sadamaid külastavad üha enam ka välisturistid.

3.2

Narva sadamate arenduspiirkonna nõrkused:

- Narva jõgi on kogu ulatuses piiriveekogu ja on veeliikluseks vähese ettevalmistusega.
- Narva lähelt Narva jõele viiva laevatee veesügavused Narva-Jõesuus on muutlikud – Narva jõe suudmealal paiknevat laevateed ohustavad piki randlat madalal veelalal liikuvad liivad (laevatee täisuhumine).
- Narva jõe suudmeala Vasknarvas paikneb Peipsi järve põhjarannikul jõesuu suunal liikuvate liivade mõju piirkonnas (suudmeala täisuhumine).
- Narva jõe keskvool Omuti piirkonnas on kärestikuline ja kiire, mis raskendab veeliiklust, piirab olulisel määral laeva süvist ning on ohtlik veeliiklejale ja tema varale, eriti siis, kui veeliiklejal puudub piisav veeliikluskogemus.
- Narva jõe kanjon ning Narva Hüdrolektrijaama veehoidla eraldavad veeliikluseks sobivad veed kaheks teineteisest lahutatud veealaks (areaaliks), s.o. puudub nimetatud veealasid (areaale) ühendav veeliiklust võimaldavate rajatiste kompleks.
- Nimetatud veealasid ühendava veeliiklust võimaldavate rajatiste kompleksi rajamise võimalust ei ole Narva linna territooriumil.
- Nimetatud veealasid ühendava veeliiklust võimaldavate rajatiste kompleksi rajamise võimalus on Narva jõe kanjoni kärestikulisele põhjale, mis on loodukaitseala.
- Nimetatud veealasid ühendava veeliiklust võimaldavate rajatiste kompleksi rajamise võimalus on Ivangorodi linna territooriumil, kuid pole teada, kas sellise kompleksi rajamine seal kõne alla tuleb.

3.3

Narva sadamate arenduspiirkonna võimalused:

- Võimalused jätkuvalt veespordi ja noorsootöö arendamiseks.
- Võimalused hea teenindustasemega matkelaevasadamate rajamiseks.
- Võimalused hea teenindustasemega huvilaevasadamate rajamiseks.
- Võimalused vabaaja veetmiseks kergetal veeliklusvahenditel, eelõige Narva veehoidlal.
- Laevade veest väljatõstmiseks ja vettelaskmiseks vajalike rajatiste/seadmete kasutuselevõtuvõimalus, mis võimaldab jätkata veematka Narva jõe kanjoni ja Narva Hüdrolektrijaama paisuga eraldatud veealadel (areaalides) ning reaalselt ühendada territoriaalmere ja siseveetee.

- Eesti siseveetee arendus ning sealhulgas eelkõige meetmed Narva jõel, saavad olulisel määral tõsta Narva sadamate külastatavust ning tähtsust siseveetee kontekstis.
- Sidudes Narva sadamate arendust siseveetee arendusega ning õigeaegselt ajastades on võimalik saavutada ressursside optimaalne kasutus.
- Narva sadamate arendusele annab jõulise tõuke naaberriikide koostöö veeliikluse ja hädaabi korraldamisel ning piiritoimingute lihtsustamisel Narva jõe areaalis.
- Narva sadamate arendusele annab jõulise tõuke veeliiklust võimaldav rajatiste kompleks, mis ühendab Narva jõe kanjoni ning Narva Hüdrolektriijaama veehoidla poolt eraldatud veealad (areaalid) üheks tervikuks.

3.4

Narva sadamate arendusel varitsevad ohud (riskid):

- Narva sadamate arendus jääb maha siseveetee arendusest ning seetõttu jäävad õigeaegselt ära kasutamata võimalused, mida siseveetee arendus pakub.
- Narva sadamate arendus jõuab ette siseveetee arendusest, mistõttu ei saavutata veel sellist turistide külastatavust, nagu sadamate arendusel eeldati.

3.5

Narva sadamate arenduspiirkonnaga seonduvad probleemid ja nende lahendamine:

Probleem N1:

Narva jõgi on kogu ulatuses piiriveekogu ja veeliikluseks vähese ettevalmistusega.

Lahendus:

Veeliikluse ettevalmistus paraneb riikidevahelise koostöö arenedes. Arengut saavad positiivses suunas mõjutada ning piiriülest koostööd teha nii naaberriikide riiklikud institutsioonid kui kohalikud omavalitsused. Esimesed sammud koostöö suunas tuleb astuda riiklikul tasandil. Alguse saab teha peale vastavate poliitiliste kokkulepete sõlmimist naaberriikide vahel.

Probleem N2:

Narva lahelt Narva jõele viiva laevatee veesügavused Narva-Jõesuus on muutlikud – Narva jõe suudmealal paiknevat laevateed ohustavad piki randlat madalal veelalal liikuvad liivad (laevatee täisuhumine).

Lahendus:

Probleemi lahendusvõimalusi on kaks: a) olemasoleva laevatee paigutusega võrreldes sobivama laevatee paigutuse valik ja sel juhul eeldatavasti ülesüvendustööde tegemine väiksemas mahus; b) ülesüvendamine olemasoleval laevateel. Probleemi saab lahendada riiklikul tasandil Eesti siseveetee arenduse raames. Alguse saab teha peale vastavate poliitiliste kokkulepete sõlmimist naaberriikide vahel.

Probleem N3:

Narva jõe suudmeala Vasknarvas paikneb Peipsi järve põhjarannikul jõe suudme suunal liikuvate liivade mõju piirkonnas (suudmeala täisuhutamine).

Lahendus:

Probleemi lahenduseks saab olla suudmeala puhastamine sinna kogunenud liivadest, s.h. olemasolevate liivapüüdjate (muulide) vahelised "taskud". Probleem tuleb lahendada riiklikul tasandil Eesti siseveetee arenduse raames. Alguse saab teha peale vastavate poliitiliste kokkulepete sõlmimist naaberriikide vahel.

Probleem N4:

Narva jõe keskvool Omuti piirkonnas on kärestikuline ja kiire, mis raskendab veeliiklust, piirab olulisel määral laeva süvist ning on ohtlik veeliiklejale ja tema varale, eriti siis, kui veeliiklejal puudub piisav veeliikluskogemus.

Lahendus:

Jõe kõige turbulentsema ja kiirema vooluga osa ületamiseks tuleb rajada laevalüüs. See paikneks Omuti kärestike läheduses ja ühendaks kärestike ülem- ja alamjooksu. Probleem tuleb lahendada riiklikul tasandil Eesti siseveetee arenduse raames.

Probleem N5:

Narva jõe kanjon ning Narva Hüdrolektriijaama veehoidla eraldavad veeliikluseks sobivad veed kaheks teineteisest lahutatud veealaks (areaaliks), s.o. puudub nimetatud veealasid (areaale) ühendav veeliiklust võimaldavate rajatiste kompleks.

Lahendus:

Veeliiklust võimaldava rajatiste kompleksi rajamine Eesti siseveetee arenduse raames koostöös Venemaaga. Tegemist on pikaajalise ettevalmistusperioodiga. Alguse saab teha peale vastavate poliitiliste kokkulepete sõlmimist naaberriikide vahel.

Probleem N6:

Nimetatud veealasid ühendava veeliiklust võimaldavate rajatiste kompleksi rajamise võimalust ei ole Narva linna territooriumil.

Lahendus:

Probleem lahendatav ei ole, sest ajaloolise linna keskuse läbimine laevateega kõne alla ei tule. Rajatiste kompleksile tuleb leida teine asukoht.

Probleem N7:

Nimetatud veealasid ühendava veeliiklust võimaldavate rajatiste kompleksi rajamise võimalus on Narva jõe kanjoni põhjale, mis on loodukaitseala.

Lahendus:

Loodukaitseala läbimine selle olulisi tingimusi arvesse võttes. Probleem tuleb lahendada riiklikul tasandil Eesti siseveete arenduse raames. Alguse saab teha peale vastavate poliitiliste kokkulepete sõlmimist naaberriikide vahel.

Probleem N8:

Nimetatud veealaid ühendava veeliiklust võimaldavate rajatiste kompleksi rajamise võimalus on Ivangorodi linna territooriumil, kuid pole teada, kas sellise kompleksi rajamine seal kõne alla tuleb.

Lahendus:

Koostöös ja kokkuleppel Venemaaga võib nimetatud rajatiste kompleksi rajamine toimuda Ivangorodi linna läbival trassil. Probleem tuleb lahendada riiklikul tasandil Eesti siseveete arenduse raames. Alguse saab teha peale vastavate poliitiliste kokkulepete sõlmimist naaberriikide vahel.

Probleem N9:

Narva sadamate arendus jääb maha siseveete arendusest ning seetõttu jäävad õigeaegselt ära kasutamata võimalused, mida siseveete arendus pakub.

Lahendus:

Narva sadamate arenduse mahajäämust tuleks võimalusel vältida, kuid see ei mõjuta Narva sadamate arenduse kõiki põhisuundi. Kõne all on siiski eelkõige huvilaevade kasutusvõimaluste ärakasutamata jätmine. Mahajäämuse kiireks kompenseerimiseks saab olla huvilaevade sildumiskohtade arvu kiire suurendamine, kui nende järgi märkimisväärne vajadus tekib. Probleem tuleb lahendada Narva linna omavalitsuse tasandil Narva sadamate arenduse seireandmete alusel.

Probleem N10:

Narva sadamate arendus jõuab ette siseveete arendusest, mistõttu ei saavutata veel sellist turistide külastatavust, nagu sadamate arendusel eeldati.

Lahendus:

Narva sadamate arenduse seire võimaldab hinnata Narva sadamate arenduseks vajalikku tegelikku tempot ning vältida ressursside liigset kasutamist sadamate arendusele juhul, kui siseveete arendus jääb planeeritust maha.

3.6

Narva Sadamate Arengukava koostamisel ja sellekohasel tegutsemisel on oluline arvesse võtta järgmist:

- Kuigi siseveete arengupotentsiaal ja külastatavus võrreldes suuremate siseveeteedega teistes Euroopa regioonides ei ole just kõrge, on Narva sadamate arengupotentsiaal nende asukoha tõttu siseveeteel piisavalt kõrge selleks, et sadamate arendusega jätkuvalt tegeleda.
- Samm-sammult tuleb realiseerida võimalused, mida sadamakohad siseveete kontekstis pakuvad ning kasutada riigi tuge nende tegevuste teostamisel, mis puutuvad riigi poolt hallatava üldkasutatava veete arendusse Narva sadamates (näitena väikelaevaslippide rajamine väikelaevadele süvisega 1,7m).

- Toetudes Narva sadamate tugevustele siseveetee kontekstis ja asjaoludele, et sadamakohad paiknevad eraldatud veealadel (areaalides) ning et need on reaalselt ainsad sadamate arendamiseks sobivad kohad (seetõttu mittevõistlevad), tuleb Narva sadamaid arendada tervikliku kontseptsiooni kohaselt, s.o. ühte sadamasse mittesobivaid tegevusi tuleb kindlasti arendada teises sadamas, kattes sellega vajadusi, millele on nii kohalikul elanikkonnal kui ka külastajal põhjendatud ootus.
- Tuleb kavandada probleemide lahendamist, mis on Narva linna omavalitsuse pädevuses ning kus Narva linna omavalitsus ja tema poolt volitatud isikud saavad teha kaastööd. Probleemid ei või olla takistuseks Narva sadama arendamisele. Kui probleemi ei saa lahendada ja selle mõju olematuks muuta, tuleb selle mõju leevendada parimal võimalikul viisil ja nii ulatuslikult kui see on vajalik antud arendusetapis.

4

Narva Jõesadama arenduse analüüs sadama asukoha kontekstis

4.1

Narva Jõesadama arenduse tugevused:

- Ajalooline sadamakoht, kus on säilinud ajaloolised hooned.
- Sadam asub kahe linna piiriveekogul.
- Sadam asub linna südames.
- Juurdepääs merelt on suhteliselt hea.
- Lähemate aastate arendustegevust toetav infrastruktuur on sadamas olemas (kuigi vananenud).
- Sadamates tegutsevad ja kavatsevad tegevust jätkata Narva Noorte Meremeeste Klubi ja Narva Spordikool Energia.

4.2

Narva Jõesadama arenduse nõrkused:

- Veeseisude ulatuslik kõikumine hüdroelektrijaama töö ja mereveetaseme kõikumise tõttu.
- Veevool jões on kiire ja turbulentne eelkõige hüdroelektrijaama töö korral.
- Veeliiklus ei ole võimalik ülalpool sadamat (maantee silla suunas).
- Piiratud territoorium.
- Ei ole ära kasutatud varasemas arengukavas ja detailplaneeringus antud kaldaala laienduse võimalust.
- Ei ole rajatud voolusuunajat ja väikelaevade slippi.

- Ajalooliste hoonete paiknemisest tulenev mõju kaasaegsele arendusele.
- Victoria Bastioni ja pargi mõju kaasaegsele arendusele.
- Infrastruktuuri Väljaarenduse madal tase ja puudub külastusele ahvatlev teenindus.
- Ressursside nappus.
- Infrastruktuuri ulatus ja kvaliteet ning teenindustase ei vasta külastaja ootustele.
- Suhteliselt kitasas turbulentse veevooluga ja naaberriigi veealaga külgnev veeala, mis eeldab veeliikleja kogemust ja nendesse oludesse sobiva veesõiduki omamist.

4.3

Narva Jõesadama arenduse võimalused:

- Matkelaevade sadamaosa rajamine (vaba aeg ja turism).
- Huvilaevade sadamaosa rajamine (vaba aeg ja turism).
- Väikelaevade üleveo korraldamine (vaba aeg ja turism).
- Sadamas tegutsevate kooli ja klubi tegevuse toetamine (noortetöö ja sport).

4.4

Narva Jõesadama arendamisel varitsevad ohud (riskid):

- Arenduseks vajalik rahastamine ei ole järjepidev ja ei vasta tegevuskavaga planeeritule.
- Vaatamata arendustegevusele ei laiene sadama kasutus soovitud tempos.

4.5

Narva Jõesadama arendusega seonduvad probleemid ja nende lahendamine:

Probleem J1:

Veeseisude ulatuslik kõikumine hüdroelektrijaama töö ja mereveetaseme kõikumise tõttu.

Lahendus:

Probleem ei ole lahendatav.

Tegemist on sadamakoha puudusega, millega tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada.

Probleem J2:

Kiire ja turbulentne veevool jões eelkõige hüdroelektrijaama töö korral.

Lahendus:

Probleemi mõju saab osaliselt leevendada voolusuunaja rajamisega ning see on tehtav siseveetee arenduse käigus, kui voolusuunaja rajada koos väikelaevaslipiga.

Tegemist on sadamakoha puudusega, millega tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada.

Probleem J3:

Veeliiklus ei ole võimalik ülalpool sadamat (maantee silla suunas).

Lahendus:

Probleem ei ole lahendatav Narva sadamate arenduse käigus. Probleem on lahendatav Eesti siseveetee arenduse käigus väga kauges perspektiivis, kui kavandatakse Narva jõe alamjooksul ja Narva veehoidlal paikneva siseveetee ühendamist veeliikluseks vajalike rajatiste kompleksiga.

Probleem J4:

Piiratud territoorium.

Lahendus:

Territoorium ei ole laiendatav, kui arendaja ei soovi või ei saa ka sadamast põhja pool asuvat eravaldust sadama arendusse kaasata.

Tegemist on sadamakoha puudusega, millega tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada.

Probleem J5:

Ei ole ära kasutatud varasemas arengukavas ja detailplaneeringus antud kaldaala laienduse võimalust.

Lahendus:

Kaldaala laiendamine on väga vajalik, sest see on ainus võimalus kvaliteetsema teeninduse ja vabaajaveetmise korraldamiseks vajaliku territooriumi saavutamiseks. Territooriumi saab laiendada mõistlikes piirides veeala arvelt. Probleem on lahendatav Narva sadamate arenduse käigus.

Probleem J6:

Ei ole rajatud voolusuunajat ja väikelaevade slippi.

Lahendus:

Probleem on lahendatav siseveetee arenduse raames, kui voolusuunaja rajada koos väikelaevaslipiga.

Probleem J7:

Ajalooliste hoonete mõju kaasaegsele arendusele.

Lahendus:

Ajaloolised hooned ja nende varasem kasutuselevõtt ei võimalda külalistemahukaid sadamaid paigutada kompaktselt Victoria Bastioni lähedusse,

mistõttu sadama terviklahendus jääb "läbilõigatuks". Probleemi mõju leevendavad ajalooliste hoonete atraktiivsus nende välisilme nõuetekohasel restaureerimisel ning ajalooliste hoonete taguseid sadamaosi ühendava ümbersõidutee rajamine. Probleemi mõju leevendamine on võimalik Narva sadamate arenduse raames.

Probleem J8:

Victoria Bastioni ja pargi mõju kaasaegsele arendusele. Probleem tuleneb ajalooliste ehitiste paiknemisest sadama territooriumi vahetus läheduses ning selle territooriumi kasutusele piiranguid seadvatest kaitsetsoonidest.

Lahendus:

Piirangute mõju ei ole leevendatav. Sadama arendus peab arvestama ajalooliste ehitiste paiknemisest tulenevaga. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

Probleem J9:

Infrastruktuuri väljaarenduse madal tase ja puudub külastusele ahvatlev teenindus.

Lahendus:

Lahenduseks võib olla sihikindlam tegevus mereturismiturul, millele kindlasti peab eelnema teatav ülearendus. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

Probleem J10:

Ressursside nappus.

Lahendus:

Linn peab tagama vajalikus ulatuses rahastamise, kuigi siiani see nii olnud ei ole. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

Probleem J11:

Infrastruktuuri ulatus ja kvaliteet ning teenindustase ei vasta külastaja ootustele.

Lahendus:

Vajalik on sihikindel ja järjepidev probleemiga tegelemine. Lisaks rahalistele ressurssidele on vajalik püsipersonali palkamine ning nende tööks vajaliku varustuse hankimine. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

Probleem J12:

Suhteliselt kitasas turbulentse veevooluga ja naaberriigi veealaga külgnev veeala, mis eeldab veeliikleja kogemust ja nendesse oludesse sobiva veesõiduki omamist.

Lahendus:

Probleem lahendus tuleneb veeliikleja ja tema veesõiduki identifitseerimisest ning naaberriikide vahelistest kokkulepetest juhuks, kui veeliiklejad satuvad naaberriigi veealale piisava veeliikluskogemuse või oludele mittevastava veesõiduki kasutamise tõttu või veesõiduki rikke korral. Jõe veevoolurežiime sadama arenduse käigus mõjutada võimalik ei ole ning kuna naaberriikide vahel peavad kehtima jõe veeala kasutuseks vajalikud kokkulepped, siis tuleb vastavalt

piirata ka vähekokogenud veeliikleja tegevust või mittesobiva veesõiduki kasutust sadama veealal. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

Tegemist on sadamakoha puudusega, millega tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada.

Probleem J13:

Arenduseks vajalik rahastamine ei ole järjepidev ja ei vasta tegevuskavaga planeeritule.

Lahendus:

Probleemi ainsaks lahendamise teeks on rahastamise sihikindel ja järjepidev saavutamine, kasutades selleks kõiki kaasfinantseerimise võimalusi. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames ja aegsasti, võttes sealjuures arvesse ka juba suhteliselt kaugemaid vajadusi.

Probleem J14:

Vaatamata arendustegevusele ei laiene sadama kasutus soovitud tempos.

Lahendus:

Probleemi ainsaks lahenduseks on sadamate kasutajauuringute järjepidev teostamine (sadama kasutuse seire) ning selle alusel teostatava analüüsi tulemuste arvessevõtmine arendustegevuse suunamisel. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

4.6

Narva Sadamate Arengukava koostamisel ja selle kohasel tegutsemisel on oluline arvesse võtta järgmist:

- Narva Jõesadama sadamakohal on rida arvessevõetavaid ja arendust olulisel määral mõjutavaid puudusi. Nendeks on veetaseme kõikumine, jõevee kiire ja turbulentne vool, lähedalasuv naaberriigi veeala ning territooriumi piiratus. Nende puudustega tuleb sadama arendusel arvestada ning tegevused, millele nimetatud puudused olulist mõju avaldavad, tuleb võimalusel planeerida Kulgu sadamasse.
- Samm-sammult tuleb realiseerida võimalused, mida sadamakoht siseveetee kontekstis pakub.
- Toetudes Narva Jõesadama tugevustele tuleb Narva Jõesadamat arendada kõigi loetletud võimaluste ärakasutamise suunas.
- Tuleb kavandada probleemide lahendamist, mis on Narva linna omavalitsuse pädevuses ja mida saab teha Narva sadamate arenduse raames. Probleemid ei või olla takistuseks sadama arendamisele. Kui probleemi ei saa lahendada ja selle mõju olematuks muuta, tuleb selle mõju leevendada parimal võimalikul viisil ja nii ulatuslikult kui antud arenguetaapis vajalik.

5

Kulgu sadama arenduse analüüs sadama asukoha kontekstis

5.1

Kulgu sadama arenduse tugevused:

- Väga pikka aega kasutusel olnud sadamakoht.
- Äärmiselt väike veetasemete kõikumine.
- Sadama piirkonnas puudub Narva jõe veevool.
- Suurepärane pääs Narva veehoidlale.
- Lähemate aastate arendustegevust toetav sildumisehitis on sadamas olemas (kuigi amortiseerunud).
- Pikas perspektiivis arendustegevust toetav sadama akvatooriumit Narva veehoidla lainetuse eest kaitsev lainemurdja on olemas (kuigi amortiseerunud).
- Sadamas tegutseb ja kavatseb tegevust jätkata Narva Noorte Meremeeste Klubi.
- Asukoht varem või hiljem ikka enam vabaaja kasutusse võetavas piirkonnas.

5.2

Kulgu sadama arenduse nõrkused:

- Veeliiklus ei ole võimalik allpool sadamat (piirab Narva veehoidla pais).
- Kasutada oleva territooriumi piiratus.
- Ressursside nappus.
- Olemasoleva infrastruktuuri ulatus ja kvaliteet ei vasta külastaja ootustele.
- Teenindus puudub.

5.3

Kulgu sadama arenduse võimalused:

- Matkelaevade sadamaosa rajamine (vaba aeg ja turism).
- Huvilaevade sadamaosa rajamine (vaba aeg ja turism).
- Väikelaevade üleveo korraldmine (vaba aeg ja turism).
- Sadamas tegutseva klubi tegevuste toetamine (noortetöö ja sport).
- Kergete ujuvvahendite kasutuseks vajaliku kadaala loomine (vabaaeg, noorsootöö, sport ja turism; olulisemad tegevust võimaldavad faktorid on siinjuures jõe veevoolu ja veehoidlal esineva lainetuse puudumine ning veehoidla veetaseme minimaalne kõikumine).

5.4

Kulgu sadama arendusel varitsevad ohud (riskid):

- Arenduseks vajalik rahastamine ei ole järjepidev ja ei vasta tegevuskavaga planeeritule.
- Vaatamata arendustegevusele ei laiene sadama kasutus soovitud tempos.

5.5

Kulgu sadama arendusega seonduvad probleemid ja nende lahendamine:

Probleem K1:

Veeliiklus ei ole võimalik allpool sadamat (piirab Narva veehoidla pais).

Lahendus:

Vajalik on Narva jõe alamjooksu ja Narva veehoidla ühendamine veeliiklust võimaldava rajatiste kompleksiga. Probleem tuleb lahendada riiklikul tasandil Eesti siseveeteede arenduse raames koostöös Venemaaga.

Probleem K2:

Kasutada oleva territooriumi piiratus.

Lahendus:

Territoorium on vajadusel laiendatav madalale veehoidla veealale sadama akvatooriumi vahetus läheduses. Probleem tuleb lahendada sadama arenduse käigus.

Probleem K3:

Ressursside nappus.

Lahendus:

Linn peab tagama vajalikus ulatuses rahastamise, kuigi siiani see nii olnud ei ole. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

Probleem K4:

Olemasoleva infrastruktuuri ulatus ja kvaliteet ei vasta külastaja ootustele.

Lahendus:

Infrastruktuur tuleb rekonstrueerida ja laiendada ootustele vastavaks sadama arenduse käigus.

Probleem K5:

Teenindus puudub.

Lahendus:

Teenindamine sadamas tuleb korraldada sadama arenduse käigus.

Probleem K6:

Arenduseks vajalik rahastamine ei ole järjepidev ja ei vasta tegevuskavaga planeeritule.

Lahendus:

Probleemi ainsaks lahendamise teeks on rahastamise sihikindel ja järjepidev saavutamine, kasutades selleks kõiki kaasfinantseerimise võimalusi. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

Probleem K7:

Vaatamata arendustegevusele ei laiene sadama kasutus soovitud tempos.

Lahendus:

Probleemi ainsaks lahenduseks on sadamate kasutajauuringute järjepidev teostamine (sadama kasutuse seire) ning selle alusel teostatava analüüsi tulemuste arvessevõtmine arendustegevuse suunamisel. Probleemiga tuleb tegeleda sadama arenduse raames.

5.6**Narva Sadamate Arengukava koostamisel ja selle kohasel tegutsemisel on oluline arvesse võtta järgmist:**

- Kulgu sadamakohal ei ole arvessevõetavaid ja arendust olulisel määral mõjutavaid puudusi.
- Samm-sammult tuleb realiseerida võimalused, mida sadamakoht siseveetee kontekstis pakub.
- Toetudes Kulgu sadama tugevustele tuleb Kulgu sadamat arendada kõigi loetletud võimaluste ärakasutamise suunas.
- Tuleb kavandada probleemide lahendamist, mis on Narva linna omavalitsuse pädevuses ja mida saab teha Narva sadamate arenduse raames. Probleemid ei või olla takistuseks sadama arendamisele. Kui probleemi ei saa lahendada ja selle mõju olematuks muuta, tuleb selle mõju leevendada parimal võimalikul viisil ja nii ulatuslikult kui on vajalik antud arendusetapis.

Narva Sadamate Arengukava

Osa 1B:

Narva sadamad siseveetee arenduse kontekstis

Sisukord:

Üldist

1

Ülevaade

2

Narva jõgi Eesti Siseveetee Arengukontseptsioonis

3

Narva jõgi piirilinnade vahelises lõigus

4

Väikelaevade ülevedu Eesti territooriumil

5

Eesti Siseveetee Arengukontseptsiooni ja sellest tulenev

6

Huvilaevade klassifikatsioon

7

Huvilaevade vastuvõtt Narva Jõesadamas

8

Huvilaevade vastuvõtt Kulgu sadamas

9

Huvilaevade ülevedu Narva Jõesadamast ja Kulgu sadamast

10

Matkelaevad Narva Jõesadamas ja Kulgu sadamas

11

Siseveetee veeseisude nulltasemed

Lisatud:

Eesti Siseveetee Ülevaatekaart

Üldist

Kuna Narva sadamad asuvad üldkasutatava siseveetee ääres, on Narva Sadamate Arengukava koostamisel arvesse võetud Eesti Siseveetee Arengukontseptsioonis toodu, mis mõjutab otseselt Narva sadamate arengut ja arendust. Siin leiduvad lahendused probleemidele, mida on käsitletud Narva sadamate olukorra analüüsis (Lisa 1 punktides 3, 5 ja 5) ja kus on viidatud probleemi lahendamisele siseveetee arenduse käigus, sealhulgas mitmel puhul koostöös Venemaaga.

Veeteede Ameti poolt koostatud Eesti Siseveetee Arengukontseptsioon ei ole Narva Sadamate Arengukava koostamise ajaks veel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt heaks kiidetud, mistõttu ei saa käesoleval ajal sellele dokumendile, kui Veeteede Ameti edasiste tegevuste aluseks olevale kontseptsioonile siseveetee arendusel, veel viidata. Küll aga on selle alusel tehtud Narva sadamate arenduse seisukohalt olulisi järeldusi ning toetutud seal toodud eedmärkidele ja kontseptuaalsetele seisukohtadele.

Võib eeldada, et Eesti Siseveetee Arengukontseptsiooni lõplik versioon ei erine käesoleva arengukava koostamise ajal kasutada olnud versioonist sedavõrd oluliselt, et selle alusel Narva Sadamate Arengukavas arvessevõetu kaotaks aktuaalsuse. Narva jõgi on vaieldamatult siseveetee, millest osa on Eesti territoriaalvesi ning mille arendustegevust suunab Veeteede Amet.

Eesti Siseveeteede Arengukontseptsioonis toodut (s.h. väljavõtted) ja sellest tulenevat on kommenteerinud ning Narva Sadamate Arengukava koostamisel arvesse võtnud ehitusinsener Aavo raig.

1 Ülevaade

Kui Läänemeri koos Soome lahega ja Narva-Jõesuu piirkonna rannikumerega pakub veeliikluseks piiramatuid võimalusi, siis Eesti laevatatavad siseveekogud on üldreeglina madalaveelised ja seetõttu sobivad liiklemiseks vaid väikelaevadele. Erinevalt merest muutub siseveekogude veetase nii sesoonselt (kevadadel veetase kõrgem, sügisel madalam) kui ka aastate lõikes (sademeterikkad ja sademetevaesed aastad). Veetaseme kõikumine mõjutab siseveetee sügavust, seega ka veeliiklust. Eeltoodut tuleb arvestada veeliikluse kavandamisel, regulaarseks laevaliikluseks sobivate aluste soetamisel ja sadamate rajamisel sisevetel.

Sisevete sadamate peamised kasutajad on siiani olnud kalurid, kuid kasvamas on sadamaid külastavate huvialuste hulk. Reisijate- ja kaubavedu toimub Eesti territoriaalvees peamiselt vaid Piirissaarele. Huvireise tehakse praegu Emajõel ja Piirissaarele.

Siseveeteel liiklemiseks kasutatakse valdavalt väikelaevu ning nende arv on viimastel aastatel oluliselt kasvanud. Samas on sadamate sildumiskohtade arv reeglina väike, sissesõiduteed ja akvatooriumid kitsad ning madalaveelised.

Soome lahelt siseveetele pääsemiseks on vajalik esialgu tagada võimalused väikelaevade üleveoks ja hiljem ülesõiduks. Kõige sobivamaks kohaks Soome lahelt siseveetele pääsemisel on Narva jõgi, vaatamata sellele, et jõe on rajatud hüdroelektrijaam koos veehoidla paisuga ja derivatsioonikanaliga ning

kus hüdroelektrijaama ülemise ja alumise bjeffi veetasemete kõrguste vahe on ca 25 m.

2

Narva jõgi Eesti Siseveetee Arengukontseptsioonis

Eesti Siseveetee Arengukontseptsioonis (ESA) kirjeldatakse Narva jõge kui põhilist Eesti Vabariigi territoriaalmere veetee ühendust Eesti siseveeteega ja selle arendus Narva jõel on jagatud seitsmeks piirkonnaks:

- N1 Laevatee Soome lahelt Narva jõele Narva-Jõesuus
- N2 Narva jõgi Narva-Jõesuust Narva Jõesadamani
- N3 Narva jõe kanjon Narva Jõesadamast Narva veehoidlani
- N4 Narva veehoidla ja Narva jõgi Omuti kärestikeni
- N5 Narva jõgi Omuti kärestikes
- N6 Narva jõgi Omuti kärestikest Vasknarvani
- N7 Laevatee Narva jõelt Peipsi järvele Vasknarvas

Narva jõe kui veetee piirkondlik jaotus tuleneb vajadusest siseveetee arendamiseks etapiti ning vajadusest teha koostööd Venemaaga.

3

Narva jõgi piirilinnade vahelises lõigus

Narva linna piires asuv siseveetee piirkond N3 on määratletud kui perspektiivne Läänemere veeteed ja siseveeteed ühendav piirkond ning alternatiivsed lahendused saavad käesoleval hetkel (enne ulatuslike uurimistööde teostamist) olla järgmised:

N31: Väikelaevade ülevedu Narva Jõesadamast Peipsi järvele või Narva veehoidlale Eesti territooriumil.

N32: Väikelaevade ülevedu Ivangorodi ajaloolisest jõesadamast Peipsi järvele või Narva veehoidlale Venemaa territooriumil.

N33: Väikelaevakanali ja lüüside/tõstukite rajamine Narva jõe kanjoni põhjale jõe vasaku kalda lähedusse (Eestisse).

N34: Väikelaevakanali ja lüüside/tõstukite rajamine Narva jõe kanjoni põhjale sobivaimas võimalikus asendis koostöös Venemaaga.

N35: Väikelaevakanali ja lüüside/tõstukite rajamine Ivangorodi linna territooriumil paiknevat maavagumust ja valdavas osas veel intensiivselt kasutamata territooriumit ära kasutades (suures ulatuses paralleelselt hüdroelektrijaama derivatsioonikanaliga, Venemaal).

Alternatiivid N31 ja N32 on mõlemad kavandatavad kui lähema perspektiiviga rajatised, N33-N35 hulgast tuleb aga teha valik ja selle valiku alusteks on naaberriikide piiriülene koostöö, sealhulgas tehnilised, keskkonnakaitselised ja rahastamise aspektid.

ESA kontekstis on võimalikud kõik need alternatiivsed lahendused, mis võimaldavad tagada väikelaevade juurdepääsu siseveetele, olgu need siis realiseeritavad koostöös Venemaaga või siis lahendatavad vaid Eesti territooriumil. Koostöö aspekt on väga oluline alternatiivide N33-N35 valiku ja

realiseerimise osas, sest tegemist on äärmiselt suurte kulutustega ning rajatav laevatee peab teenindama kõiki kasutajaid – nii naaberriikide kodanikke kui ka regiooni külalisi.

Alternatiivid N31 ja N32 annavad võimaluse väikelaevade üleveo korraldamiseks Narva jõe mõlemal kaldal. Siinjuures võib eeldada, et väikelaevaveok ei ületa Tallinn-Peterburi maantee E20 silda ja väikelaevaveokit vastuvõtval maal ei teostata piiritoiminguid, mistõttu on väikelaevade üleveo rajatised vajalikud Narva jõe mõlemale kaldale (väikelaevade ülevedu toimub riigipiiri ületamata ning piiritoiminguid teostatakse sadamates, sest veokile tõstetud laevale on piiritoiminguteks juurdepääs raskendatud). Kuna nende alternatiivide rajatiste rajamisele tehtavad kulutused on võrreldes alternatiivide N33-N35 kulutustega peaaegu olematud, siis ei ole ka oluline, et Narva ja Ivangorodi linnavalitsused vajalike kulutuste tegemises või siis vajalike rajatiste rajamise samaaegsuses kokku lepiwad.

4

Väikelaevade ülevedu Eesti territooriumil

Alternatiivi N31 (väikelaevade ülevedu Narva Jõesadamast Peipsi järvele või Narva veehoidlale Eesti territooriumil) kohased rajatised on:

- väikelaevaslipp Narva Jõesadamas;
- väikelaevaslipp Kulgu sadamas;
- väikelaevade üleveoks sobivad (kohaldatud) tänavad Narva linnas;
- väikelaevade üleveoks sobivad maanteed Narva linnast Peipsi põhjaranniku sadamateni;
- väikelaevaslipid (eelkõige) Peipsi põhjaranniku sadamates.

Madalate kulutuste tõttu tuleb selle alternatiivi rajatise käsitleda kui Narva sadamate arenduse lähema perspektiivi rajatise, võimaldamaks Läänemere veetee ja siseveetee võimalikult kiiret ühendamist. See on tähtis nii Eesti siseveetee arenduse seisukohalt kui ka kohalikus ja regionaalses kontekstis.

5

Eesti Siseveetee Arengukontseptsiooni ja sellest tulenev

ESA eesmärgid on siseveetee hetkeseisu, arenduse keerukust ja vajalike vahendite mahtu arvestades jagatud lähi- ja kaugemateks eesmärkideks.

Siseveetee arenduse lähieesmärgid on veeliikluse ohutuse parandamine ja veetee kasutajasõbralikumaks muutmine selle enamkasutataval ja olulisemal osal. ESA lähieesmärgid on aastal 2008 määratletud järgmiselt:

- siseveetee mõõdistamine ja veeliikluseks vajaliku navigatsiooniteabe kättesaadavaks tegemine;
- merest eraldatud siseveetele väikelaevade juurdepääsu parandamine, mis seisneb väikelaevade üleveoks vajaliku infrastruktuuri rajamises või olemasoleva rekonstrueerimises ning üleveo korraldamises või ülalmainitud tegevuse või väikelaevade rentimise soodustamises;

- ohutum veeliiklus väikelaevadele süvisega kuni 2,0 m Narva jõel Narva-Jõesuust Narva Jõesadamani veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral;
- ohutum veeliiklus väikelaevadele süvisega kuni 0,7 m Narva veehoidlal ja Narva jõel Peipsi järveni veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral;
- ohutum veeliiklus väikelaevadele süvisega kuni 1,5 m Peipsi järvel, Lämmijärvel ning Peipsi järvelt Lämmijärvele veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral;
- ohutum veeliiklus väikelaevadele süvisega kuni 1,3 m Peipsi järvelt Tartuni veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral;
- ohutum veeliiklus väikelaevadele süvisega kuni 0,8 m Emajõel Tartust Jõesuuni, Võrtsjärvel ja Väike-Emajõel Jõgevesteni veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral;
- ohutum veeliiklus piiratud aladel väikelaevadest suuremate laevade liiklemisel;
- ohutumaks veeliikluseks ja rasketes ilmastikutingimustes varjumiseks vajalike sadamate sissesõiduteede, sadamate akvatooriumite ja randumiskohtade rekonstrueerimine või rajamine ja vastav teave.

Narva sadamate seisukohalt tähendavad ESA lähieesmärgid seda, et sadamate arenduse lähemas perspektiivis tuleks

- Narva Jõesadamat külastavaks aluseks lugeda väikelaeva süvisega 2,0 m;
- Narva Jõesadamast üleveetavaks aluseks lugeda väikelaeva süvisega kuni 1,5 m;
- Kulgu sadamast üleveetavaks aluseks lugeda väikelaeva süvisega kuni 0,7 m.

Siseveetee arenduse kaugemad eesmärgid on suunatud veeliikluse ohutuse parandamisele ja veetee kasutajasõbralikumaks muutmisele kogu siseveetee ulatuses.

ESA kaugemad eesmärgid on aastal 2008 määratletud järgmiselt:

- kanali ja laevalüüsi või -tõstuki rajamine Narva jõele Omuti karestike piirkonnas (N5) ning ohutum veeliiklus väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m Narva veehoidlal ja Narva jõel Peipsi järveni veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral;
- ohutum veeliiklus väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m Peipsi järvelt Tartuni veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral;
- ohutum veeliiklus väikelaevadele süvisega kuni 1,5 m Emajõel Tartust Rannuni, Võrtsjärvel ja Väike-Emajõel Jõgevesteni veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral;
- lüüsi(de)- või tõstuki(te)süsteemi rajamine väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m pääsuks Narva Linnasadamast Narva veehoidlale;

- veeliiklejate teenindamiseks vajalike sadamate rekonstrueerimine ja rajamine.

Narva sadamate seisukohalt tähendavad ESA kaugemad eesmärgid seda, et sadamate **arenduse kaugemas perspektiivis tuleks**

- Narva Jõesadamast üleveetavaks aluseks lugeda väikelaeva süvisega kuni 1,7 m, mis on 0,2 m rohkem, kui ESA lähieesmärkide kohaselt vajalik oleks;
- Kulgu sadamast üleveetavaks aluseks lugeda väikelaeva süvisega kuni 1,7 m, mis on 1,0 m rohkem, kui ESA lähieesmärkide kohaselt vajalik oleks.

6

Huvilaevade klassifikatsioon

Narva sadamate arendamisel on asjakohane lähtuda Eesti Siseveetee Arengukontseptsioonis (ESA) seatud eesmärkidest ning Tabelis 1 toodud huvilaevade klassifikatsioonist. Tabelis toodud klassifikatsioon ei käsitle merekindlaid ja sisevete väikelaevu eraldi, kuid annab lähteinformatsiooni väikelaevade veeliikluse ja sildumise kavandamiseks.

Tabel 1
Huvilaevade klassifikatsioon

Laeva üldpikkus	Mootor/purjepaadid			Mootorpaadid			Trimaraan/katamaraan		
	Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva Klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht	
		Süvis	Laius		Süvis	Laius		Süvis	Laius
Kuni 8 m	IS	1,5	2,8	IM	1,0	3,3	IT	0,6	4,5
8 kuni 10 m	IIS	1,6	3,0	IIM	1,0	3,5	IIT	0,8	5,0
10 kuni 12 m	IIIS	1,7	3,2	IIIM	1,0	4,0	IIIT	1,0	5,5
12 kuni 15 m	IVS	2,0	3,8	IVM	1,3	4,6	IVT	1,2	7,0
15 kuni 18 m	VS	2,5	4,5	VM	1,5	5,0			
18 kuni 25 m	VIS	3,0	5,5	VIM	2,0	5,5			
Üle 25 m	VIIS	4,5	7,0	VIIM	2,5	7,0			

7

Huvilaevade vastuvõtt Narva Jõesadamas

Narva jõkke ning sellega ka Narva Jõesadamasse pääsu limiteerivad eelkõige ebapüsivad veesügavused laevateel Soome lahelt Narva jõe Narva-Jõesuus (piirkond N1). Siiski on mõistlik eeldada, et veeliiklus väikelaevadele süvisega 2,0 m on Narva jõel Narva-Jõesuust Narva Jõesadamani (piirkond N2) ohutu veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral. Nulltasemest 0,3 m võrra madalama veetaseme korral on veeliiklus ohutu väikelaevadega süvisega 1,7 m ning nulltasemest 0,5 m võrra madalama veetaseme korral vastavalt väikelaevadele süvisega 1,5 m.

Tabelis 2 on toodud andmed väikelaevade kohta, mis veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral saavad külastada Narva Jõesadamat. Kuna tegemist on keskmiste ja kõrgemate veeseisudega, siis võime ka üldistatult väita, et need laevad saavad liigelda Soome lahelt Narva Jõesadamasse ja tagasi ligi poole navigatsiooniperioodi vältel.

Tabel 2

Narva Jõesadamat külastavad huvilaevad veeseisu nulltaseme ja sellest kõrgema veetaseme korral

Laeva üldpikkus	Mootor/purjepaadid			Mootorpaadid			Trimaraan/katamaraan		
	Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht	
		Süvis	Laius		Süvis	Laius		Süvis	Laius
Kuni 8 m	IS	1,5	2,8	IM	1,0	3,3	IT	0,6	4,5
8 kuni 10 m	IIS	1,6	3,0	IIM	1,0	3,5	IIT	0,8	5,0
10 kuni 12 m	IIIS	1,7	3,2	IIIM	1,0	4,0	IIIT	1,0	5,5
12 kuni 15 m	IVS	2,0	3,8	IVM	1,3	4,6	IVT	1,2	7,0
15 kuni 18 m	-	-	-	VM	1,5	5,0			
18 kuni 25 m	-	-	-	VIM	2,0	5,5			

Tabelites 3 ja 4 on toodud andmed väikelaevade kohta, mis saavad Narva Jõesadamat külastada veeseisu nulltasemest 0,3 m ja 0,5 m võrra madalamate veetasemete korral.

Tabel 3

Narva Jõesadamat külastavad huvilaevad veeseisu nulltasemest 0,3 m võrra madalama veetaseme korral.

Laeva üldpikkus	Mootor/purjepaadid			Mootorpaadid			Trimaraan/katamaraan		
	Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht	
		Süvis	Laius		Süvis	Laius		Süvis	Laius
Kuni 8 m	IS	1,5	2,8	IM	1,0	3,3	IT	0,6	4,5
8 kuni 10 m	IIS	1,6	3,0	IIM	1,0	3,5	IIT	0,8	5,0
10 kuni 12 m	IIIS	1,7	3,2	IIIM	1,0	4,0	IIIT	1,0	5,5
12 kuni 15 m	IVS	-	-	IVM	1,3	4,6	IVT	1,2	7,0
15 kuni 18 m	-	-	-	VM	1,5	5,0			

Tabel 4

Narva Jõesadamat külastavad huvilaevad veeseisu nulltasemest 0,5 m võrra madalama veetaseme korral.

Laeva üldpikkus	Mootor/purjepaadid			Mootorpaadid			Trimaraan/katamaraan		
	Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht	
		Süvis	Laius		Süvis	Laius		Süvis	Laius
Kuni 8 m	IS	1,5	2,8	IM	1,0	3,3	IT	0,6	4,5
8 kuni 10 m	IIS	-	-	IIM	1,0	3,5	IIT	0,8	5,0
10 kuni 12 m	IIIS	-	-	IIIM	1,0	4,0	IIIT	1,0	5,5
12 kuni 15 m	IVS	-	-	IVM	1,3	4,6	IVT	1,2	7,0
15 kuni 18 m	-	-	-	VM	1,5	5,0			

Narva Jõesadama arenduse seisukohalt on seega tähtis, et silduda saaksid järmised suurimad väikelaevad:

- a) mootor-/purjepaadid pikkusega kuni 15 m klass IVS (*Class IV Sailing yachts and motor/sailing*)
- b) mootorpaadid pikkusega kuni 25 m klass VIM (*Class VI Motor boats*)
- c) trimaraanid/katamaraanid pikkusega kuni 15 m klass IVT (*Class IV Trimarans & Catamarans*).

Narva Jõesadama arenduse seisukohalt on tähtis ka see, et nimetatud suurimad väikelaevad saavad sadamas silduda veeseisu nulltasemest 0,5 m madalamate veetasemete korral, s.o. ka siis, kui need väikelaevad ei pääse sadama akvatooriumilt välja või neid ei soovita sadama akvatooriumilt ära viia.

Võib eeldada, et valdava osa sadamat külastavatest väikelaevadest moodustavad kuni 12 m pikkused väikelaevad ja nende suurim süvis on 1,7 m. Loetletud suurimaid väikelaevu süvisega kuni 2,0 m ei ole sadamat külastavate väikelaevade üldarvust palju, mistõttu piisab sellest, et sadamas on kuni 20% sildumiskohti veesügavusega, mis võimaldavad väikelaevade süvisega kuni 2,0 m sildumist ka madalate veetasemetega korral.

8

Huvilaevade vastuvõtt Kulgu sadamas

Kulgu sadamas silduvate väikelaevade määratelmisel tuleb arvesse võtta asjaolu, et Kulgu sadam paikneb küll Narva veehoidla kaldal ja sadamasse sissesõdu veesügavused võimaldavad suhteliselt suure süvisega väikelaevade navigatsiooni, kuid kuni Omuti väikelaevalüüsi (ESA piirkond N5) valmimiseni ei ole Narva veehoidlalt võimalik väikelaeva ülevedamata lahkuda, kui selle süvis ületab 0,7 m. Samal põhjusel ei ole ka esialgu oluline suurema süvisega väikelaevade ülevedu Narva veehoidlale. Kulgu sadamat saavad seega Omuti laevalüüsi valmimiseni lähemas perspektiivis külastada vaid Tabelis 5 toodud väikelaevad.

Tabel 5

Omuti laevalüüsi valmimiseni Kulgu sadamat külastavad huvilaevad

Laeva üldpikkus	Mootor/purjepaadid			Mootorpaadid			Trimaraan/katamaraan		
	Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva Klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht	
		Süvis	Laius		Süvis	Laius		Süvis	Laius
Kuni 8 m	IS	-	-	IM	(0,7)	3,3	IT	0,6	4,5

Omuti laevalüüsi valmimise järgselt saavad sadamat külastada väikelaevad, mille süvises vastavad ESA kaugemate eesmärkide kohaselt väljaarendatud siseveetee võimalustele. Need laevad saavad Kulgu sadamasse Omuti suunalt ja siis üleveetuna teistest sadamatest või talvise hoiu paikadest. Tabelis 6 on toodud väikelaevad, mille vastuvõtuks peaks Kulgu sadam olema valmis peale Omuti väikelaevalüüsi valmimist.

Tabel 6

Omuti laevalüüsi valmimise järgselt Kulgu sadamat külastavad huvilaevad

Laeva üldpikkus	Mootor/purjepaadid			Mootorpaadid			Trimaraan/katamaraan		
	Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva Klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht	
		Süvis	Laius		Süvis	Laius		Süvis	Laius
Kuni 8 m	IS	1,5	2,8	IM	1,0	3,3	IT	0,6	4,5
8 kuni 10 m	IIS	1,6	3,0	IIM	1,0	3,5	IIT	0,8	5,0
10 kuni 12 m	IIIS	1,7	3,2	IIIM	1,0	4,0	IIIT	1,0	5,5
12 kuni 15 m	-	-	-	IVM	1,3	4,6	IVT	1,2	7,0
15 kuni 18 m	-	-	-	VM	1,5	5,0			

Kulgu sadama arenduse seisukohalt on seega tähtis, et silduda saaksid järmised suurimad väikelaevad:

- mootor-/purjepaadid pikkusega kuni 12 m klass IIIS (*Class III Sailing yachts and motor/sailing*)
- mootorpaadid pikkusega kuni 18 m klass VM (*Class V Motor boats*)
- trimaraanid/katamaraanid pikkusega kuni 15 m klass IVT (*Class IV Trimarans & Catamarans*)

Võib muidugi eeldada, et purjepaate siseveetee selles piirkonnas olulisel määral ei esine, mistõttu valitsevaks väikelaevatüübiks on mootorpaadid.

9

Huvilaevade ülevedu Narva Jõesadamast ja Kulgu sadamast

Väikelaevade ülevedamise võimalused peaksid vastama ESA eesmärkidele. Üleveetavateks väikelaevadeks peaksid siis lähemas perspektiivis olema

- mootor-/purjepaadid pikkusega kuni 8 m klass IS,
- mootorpaadid pikkusega kuni 18 m klass VM,
- trimaraanid/katamaraanid pikkusega kuni 15 m klass IVT

ning kaugemas perspektiivis

- mootor-/purjepaadid pikkusega kuni 12 m klass IIS.

Vaatamata Narva sadamate suurepärasele asendile siseveeteel on siin siiski mõistlik loobuda eelpool toodud suurimate väikelaevade ülevedamise võimalusest või siis planeerida see väga kaugesse perspektiivi. Tegemist on harva ette tuleva vajadusega ning kui selline vajadus ilmneb, tuleks kasutada teistes suuremates sadamates olevaid või väljaarendatavaid võimalusi, seda enam, et tegemist on eelkõige ühesuunalise üleveoga terveks hooajaks või siis alaliseks paiknemiseks sisevetel.

Narva sadamatest peaks saama üle vedada väikelaevu, mille pikkus jääb 12 m, laius 4 m ja süvis 1,7 m piiresse. Sellised väikelaevad on toodud Tabelis 7 ja nende ülevedu võimaldab ka Narva linna tänavate võrk.

Tabel 7

Narva sadamatest üleveetavad huvilaevad

Laeva üldpikkus	Mootor/purjepaadid			Mootorpaadid			Trimaraan/katamaraan		
	Laeva klass	Sildumiskoht		Laeva Klass	Sildumiskoht		Laeva klass	Sildumiskoht	
		Süvis	Laius		Süvis	Laius		Süvis	Laius
Kuni 8 m	IS	1,5	2,8	IM	1,0	3,3	-	-	-
8 kuni 10 m	IIS	1,6	3,0	IIM	1,0	3,5	-	-	-
10 kuni 12 m	IIIS	1,7	3,2	IIIM	1,0	4,0	-	-	-

10

Matkelaevad Narva Jõesadamas ja Kulgu sadamas

Narva Jõesadam peaks võimaldama kuni kahe väiksema matkelaeva samaaegset või siis ühe suurema matkelaeva vastuvõtmist. Väiksemate matkelaevade mõõtmeteks tuleks lugeda 30 x 7 x 2,0 m (pikkus x laius x süvis) ning suurema matkelaeva mõõtmeteks 60 x 10 x 2,0 m. Nende matkelaevade kasutus võib olla järgmine:

- lähemas perspektiivis huvireisid Narva jõe, Rossonile (vastava kokkuleppe korral) ja Narva lahele, laeva baseerumisega eelkõige Narva Jõesadamas ja Narv-Jõesuu sadamas;
- lähemas perspektiivis rahvusvaheliste huvireiside vastuvõtt väiksematel matkelaevadel (kruisilaevadel);

- väga kauges perspektiivis huvireisid Narva veehoidlale ja selle veetasemest kõrgemal asuvale siseveetele peale Narva Jõesadamat või Ivangorodi sadamat ja Narva veehoidlat ühendava väikelaevakanali ja lüüside/tõstukite rajamist.

Kulgu sadam peaks võimaldama kuni kahe väiksema matkelaeva samaaegset vastuvõttu. Väiksemate matkelaevade suurimateks mõõtmeteks tuleks lugeda 30 x 7 x 1,5 m. Matkelaevade süvis vajab seejuures detailset analüüsi, kuna siseveetee veetaseme sesoonne ja aastate lõikes kõikumine mõjutab oluliselt regulaarseks veeliikluseks soetatavate laevade süvise valikut. Nende matkelaevade kasutus võiks aga olla järgmine:

- lähemas perspektiivis huvireisid Narva veehoidlale ja Narva jõe Omuti kärestikeni;
- kaugemas perspektiivis peale väikelaevalüüsi rajamist Narva jõe Omuti kärestike piirkonda (N5) huvireisid Narva veehoidlale ja selle veetasemest kõrgemal asuvale siseveetele, sealhulgas Narva jõe ülemjooksule, Peipsi järvele, Emajõe Tartuni, Värskani, Pihkvani jne;
- väga kauges perspektiivis peale Narva Jõesadamat või Ivangorodi sadamat ja Narva veehoidlat ühendava väikelaevakanali ja lüüside/tõstukite rajamist huvireisid Narva veehoidlale ja selle veetasemest nii kõrgema kui ka madalamal asuvale siseveetele, sealhulgas Narva jõe alamjooksule, Rossonile (vastava kokkuleppe korral) ja rahuliku mere korral ka Narva lahele.

Kuna Narva veehoidla on lähemas perspektiivis veel siseveetee isoleeritud ala, siis tuleb matkelaeva vette laskmisega arvestada kas Kulgu sadamas või teistes teistes võimalikes matkelaeva vettelaskmise kohtades (seejuures võib eeldada, et Narva veehoidlale ei tooda lähemas perspektiivis rohkem kui vaid üks matkelaev). Tehnilisi võimalusi on siin mitmeid:

- Kulgu sadama slipi rajamine nii, et see võimaldaks matkelaeva vette laskmise;
- Kulgu sadama sildumisliini ühe osa tugevdamine nii, et see taluks mobiilsete kraanade tugijalgadest põhjustatud koormust matkelaeva vette tõstmisel;
- Matkelaeva komplekteerimine ja lõplik ehitamine Kulgu sadamas;
- Matkelaeva vette laskmine Narva veehoidla kaldale rajatava ajutise täiendava kaldtee pealt.

Kuna tegemist on vaid väga harva ettetuleva vajadusega, siis on mõistlik esimese loetletud võimaluse kasutamisest loobuda, s.o. slippi matkelaeva vettelaskmiseks mitte rajada.

11

Siseveetee veeseisude nulltasemed

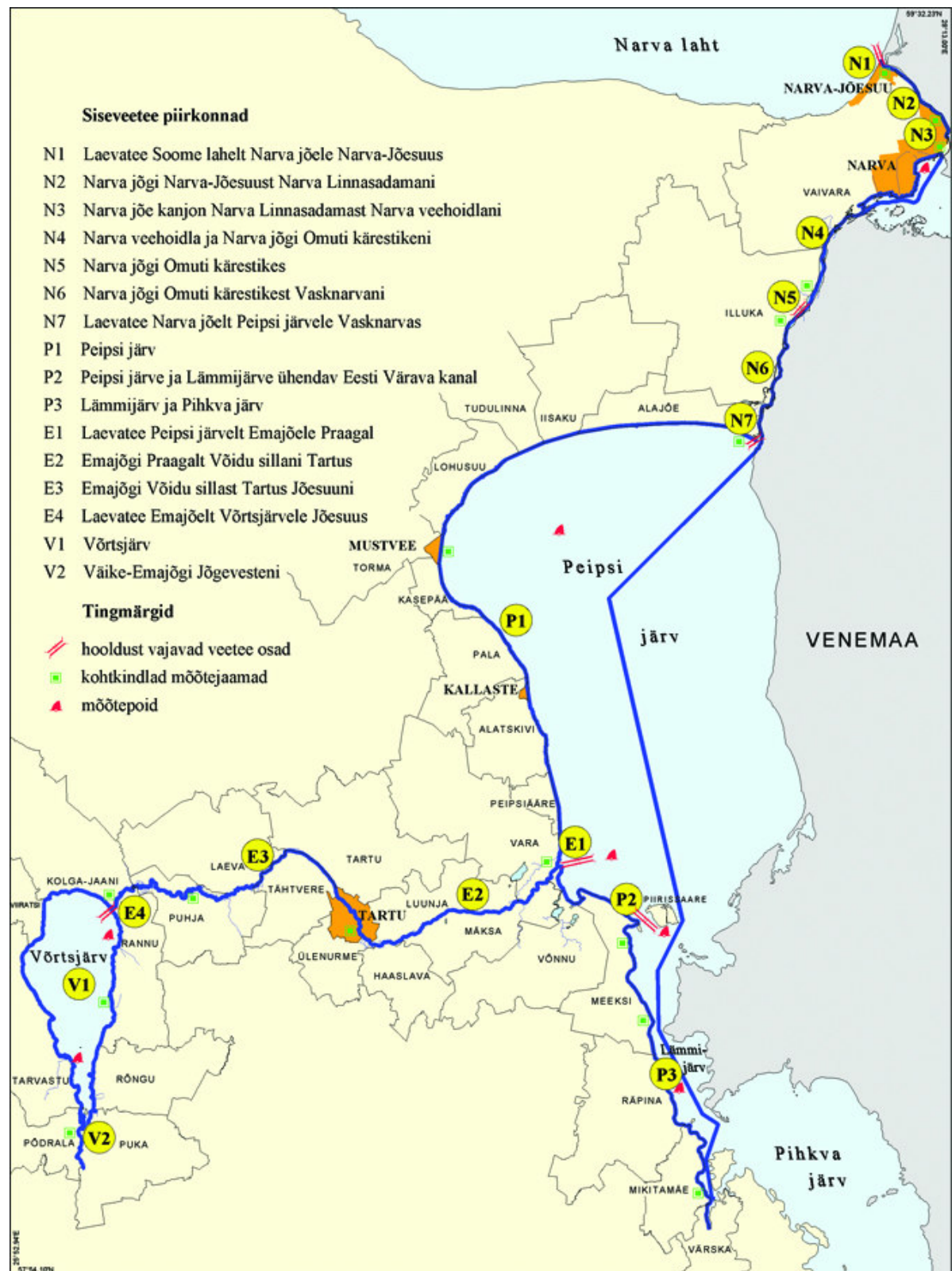
Siseveetee veeseisude nulltasemeteks on Narva Sadamate Arengukava koostamisel Balti kõrgussüsteemis loetud:

- Soome lahel ja Narva jõel Narvas 0,0 m;

- Narva veehoidlal 25,0 m;
- Peipsi järvel 29,5 m.

Lisatud:
Eesti Siseveetee Ülevaatekaart

(Järgneval lehel)



EESTI SISEVEETEE ÜLEVAATEKAART

Narva Sadamate Arengukava

Osa 2

Arenduse ajendid

Võttes teadmiseks ja aluseks käesoleva arengukava Osas 1 (olukorra kirjeldus) toodut, on käesolevas osas loetletud asjaolud, mis ajendavad Narva linna omavalitsust sadamate arendusega tegelema ning mis on aluseks Narva sadamate arenduse missiooni määratlemisele, visioonide koostamisele, strateegiliste eesmärkide seadmisele ja valikute tegemisele.

2.1

Veealade lähedus on magnet, mis kutsub elanikkonda nautima vaba aega veepeal ja tegelema veespordialadega.

Üha enam arenev veeturism on kujunenud üheks vaba aja veetmise populaarseimaks võimaluseks, sest Läänemere regiooni maade veekogude äärsetes linnades elab valdav osa nende maade elanikkonnast ning väga suur osa nendest just nimelt Läänemere ja selle lahtede rannikul. See on nii ka Narvas, kus on käesoleval ajal kaks sadamat, mille kasutus saab olla suunatud eelkõige vaba aja veetmisele ja veespordile.

2.2

Narva sadamate terviklik arendus avaldab märkimisväärt positiivset mõju Narva linnakodanike elukvaliteedile ning omab kasvavat regionaalset mõju, mis ei piirne vaid lähiregiooniga.

Narva sadamate terviklik arendus on strateegiline valik, mille Narva linna omavalitsus on teinud ning prioriteetne arendussuund, mille rahastamist on teostatud Narva sadama moodunud kümneaastase arendusperioodi jooksul ja mida perspektiivis ka jätkatakse.

2.3

Narva linnas puudub käesoleval ajal kaasaegne matkelaevasadam, mis võimaldaks korraldada ajaviitereise Narva jõel Narvast Narva-Jõesuuni ja vastavate kokkulepete saavutamise korral Rossoni jõele.

Sellise sadama puudumine on ilmne olemasolevate võimaluste kasutamata jätmine. Tegemist on ju eelkõige puhkusereisidega ikka enam ja enam atraktiivsemaks muutuv asu piirkonnas. Nimetatud huvi ei ole võimalik käesoleval ajal veel tõendada arvestatava faktilise materjaliga, kuid selle huvi olemasolu on intuiitselt ja realselt tajutav.

Kaasaegselt varustatud laevadega jõukohase tasu eest regulaarsete ajaviitereiside korraldamine laiendab vaieldamatult Narva linna elanikkonna puhkevõimalusi ning tõstab Narva linna kui terviku atraktiivsust välisuristide silmis.

2.4

Narva linnas puudub käesoleval ajal rahvusvahelisele meresõidukogemusele vastav kaasaegne külalissadam Narva linna külastavate turistide jahtidele.

Tegemist on Läänemere regioonile äärmiselt omase ühe infrastruktuuri osa täieliku puudumisega Narvas. Arvestades üha populaarsemaks muutuva veeturismi osatähtsust puhkuse kavandamisel mitte ainult Läänemeremaades vaid ka Vahemeremaades, Suurbritannias ja Iirimaa, USA-s ja Kanadas jne., võib väita, et jahtide külalissadama rajamine Narva on vaid aja küsimus.

Halb on see, kui külalissadama rajamine võetakse ette külalissadama kui terviku loomiseks vajalikke investeeringuid vältides. Külalissadam on infrastruktuur, millesse tuleb juba selle kavandamise alul suhtuda äärmise tõsidusega, sest tegemist on ühega Narva linna väravatest.

2.5

Narva linnas puudub käesoleval ajal kaasaegne kodusadam Narva linna kodanike ja lähiümbruse elanikkonna jahtidele.

Jahtide kodusadama puudumine Narvas ei ole veel arvesse võetav probleem. Küll aga tuleneb see kaudselt soovist omada külalissadamat. Kodusadama vajadused on külalissadama keskkonda kujundades alati kaetud ning sadama arenduse alustavates etappides ei eristata külalissadama ja kodusadama piirkondi sadamas üldse. Seega, kohalikud elanikud saavad oma väikelaevad esialgu hoitud külalissadamas ja vastupidi.

2.6

Siseveetee võtmepositsioonil paiknevates Narva sadamates on kaugemas perspektiivis kodusadama kohtade arv vaieldamatult väga suur.

Kui tähele panna asjaolu, et Rootsis on käesoleval ajal registreeritud ca 531 tuhat huvilaeva ja kalapaati (s.o. 1 alus 17 elaniku kohta) ning eeldada, et väga kauges perspektiivis tõuseb Eesti elanikkonna jõukus tasemele, mis tõstab registreeritavate aluste arvu ühe elaniku kohta 50% tasemele Rootsi tasemest (s.o. 1 alus 34 elaniku kohta), siis vajatakse Eesti sadamates väga kauges tulevikus 30'000...40'000 kodusadama kohta.

Et suurem osa neist alustest ei ole paigutatavad praegusel ajal Narvas laialdaselt kasutusel olevatesse "garaažidesse", siis kaasneb selle arenguga ka aluste talvise hoidmise vajadus ning tähtsaks muutub selleks vajalike vabade territooriumide olemasolu (eelkõige sadamates). Väga kauges perspektiivis on seega tegemist arenguga, mis suure ulatuse tõttu on eeldatavasti ka rentaaabel juhul, kui seda arendust toetab investeerimise perioodil tagastamatu abi.

2.7

Narvas linna piirides puudub võimalus jahtide ja paatide maale toomiseks nii remondi, hoolduse ja talvise hoiu tarvis kui ka ülevõetavaks siseveetele (Narva veehoidlale ja/või Peipsi järvele).

Vastavate rajatiste puudumine tähendab seda, et remondi, hoolduse ja talvise hoiu tarvis jahi maaletõmbamiseks tuleb Narvast lahkuda. Naevast jääb saamata remondi, hoolduse ja talvise hoiu eest saadav tulu. Võimalik tulu oleks algaastatel väike, kuid võiks tõusta sadamate külastatavuse kasvades.

2.8

Narva linn ja ettevõtjad ei saa käesoleval ajal tulu ei ajaviitereiside korraldamisest ega jahituristide vastuvõtust ja sellega seonduvate teenuste osutamisest.

Ajaviitereiside ja jahisadama rajamise järgselt on nende kasutusest saadav tulu algaastatel suhteliselt väike, kuid tõuseb sadama külastatavuse kasvades. Jahiturismist saadavat tulu hinnatakse käesoleval ajal (2007) juba keskmiselt 1200.- kroonile päevas ühe paadituristi kohta.

Kui lugeda Narvas ühe paadi keskmiseks turistide arvuks 6 turisti ja eeldada seejuures, et atraktiivse, pilkupüüdvä linna ajaloolises keskuses paiknevas sadamas peatutakse vähemalt 2 ööpäevaks, võib üks külastus Narva linnale ja ettevõtjatele kokku sisse tuua ca 14400.- krooni.

2.9

Narva linna lapsed ja noored vajavad kaasaegseid süsta- ja purjetamiskeskuseid nende juurde kuuluvate turvaliste sadamatega.

Sadamate arendus lisab märkimisväärseid võimalusi süsta- ja purjetamiskeskuse arenduseks, rääkimata muudest sportimisvõimalustest sadamate lähipiirkondade veealadel.

Töö laste ja noortega on võimalik vaid siis, kui selleks on vastavalt ettevalmistatud kohad ja vahendid. Seda tööd teevad läbi aastate isikud, kel on fanaatiline huvi nende sportide vastu. See huvi sünnib lapse- ja noorukieas ning kui jõutakse vanuseni, mil isiklikud saavutused spordis hakkavad taanduma, jätkatakse tööd järgmiste põlvkondade juhendajana. Tegemist on aktiivse tervisliku eluviisiga, mida parandatakse põlvest põlve, kui selleks on loodud vajalik infrastruktuur.

2.10

Narva linnas puuduvad võimalused jahtide ja paatide rentimiseks.

Selle otseseks põhjuseks on sadama puudumine ning võimalik tulu jääb saamata. Jahtide ja paatide rentimise korraldamine sadamates pakub muidugi võimalusi linna külastajatele, kuid muutub üha populaarsemaks ka linnakodanike seas, sest neil avaneb alternatiivne võimalus jahti/paati omamata nautida kõike seda, mida saab nautida jahti/paati omades, olles sealjuures aga vaba jahi/paadi hooldamise ja hoidmisega seonduvast.

2.11

Narva sillast allapoole jääv kallas, s.h. sadama piirkond, on halvas seisus ja väljaarendamata.

Arvestades sellega, kuivõrd kantakse kaasaegses Narvas hoolt linna puhtuse eest, on kaldaala praegune seis äärmiselt pilkuriivav. Sadama arendamine sadama ajaloolisel kohal võimaldaks korrastada arvestatava ulatusega kaldaosa, mõtestada selle kasutuse ning tuua sinna rohkem inimtegevust, mis muudab kaldaala kasutuse atraktiivseks.

Nii külastajat kui ka kohalikku elanikku tõmbab ligi kvaliteetne heakorrastatud infrastruktuur ja teenindustase. Narva praeguses sadamas esinev mahajäämus on selgelt tajutav, sest sissetöötamiseks peab sadama vastuvõtuvõime arenduse alustavates faasides olema suurem faktilisest vajadusest – pakkumine peab ületama tarbimise. Kvaliteetse sildumisressursi ja teeninduse olemasolu sadamas teatab külastusvõimaluse kättesaadavusest ning kutsub korduvkülastusele.

Narva Sadamate Arengukava Osa 3

Sadamate arenduse missioon

Narva sadamate arenduse missiooni määratlemise tähtsaimaks eesmärgiks on Narva sadamate arenduse kontseptuaalsete tingimuste seadmine.

Sadamate arenduse missioonis peavad sisalduma tingimused, mis

- määravad sadamate kasutaja huvidest lähtuva arenduse,
- sadamates pakutavate teenuste ulatuse ja kvaliteedi,
- sadamate tehiskeskkonna kujundamise põhimõtted ja kvaliteedi

ning tagavad missiooni vastavuse Narva linna omavalitsuse missioonile linna kui terviku arendamisel, samuti sobivuse Eesti Siseveete Arengukontseptsiooni kontekstiga - põhilise veeliikluse võimalusi avardava arendusega.

Narva linna omavalitsus on võtnud ühiskondlik-poliitilise vastutuse linna elanike ja külaliste ees, lubades neile soodsaid elamis- ja puhkamistingimusi Narva linnas. Narva linna omavalitsuse missioon (vastutusrikas ülesanne) on linna kui terviku tasandil määratud Narva Linna Arengukavaga (NLA punkt 3.1.) järgmiselt:

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

Narva linna mistahes teise, alama taseme arengukava koostamisel ja arendustegevuse kavandamisel tuleb seega juhinduda Narva linna omavalitsuse poolt linna elanikele ja külalistele antud lubadusest. Selle lubaduse täitmine ei ole võimalik linna infrastruktuuri (linna tehiskeskkonna) arendamiseta.

Igasuguses arendustegevuses tuleb seada prioriteete. Lähtudes sadamate olukorra analüüsist ja hinnangutest (Osa 1) ning sadamate arenduse ajenditest (Osa 2) võib kokkuvõtvalt väita, et Narva linna sadamate arendustegevuses valitseb oluline mahajäämus vaatamata sellele, et arenduseks on hulgaliselt põhjuseid (ajendeid).

Linna ühe olulise indrastruktuuri selline seisund tähendab seda, et Narva linna omavalitsus peab sadamate arendust edaspidi käsitlema kui prioriteetset ning suutma sadamate arendusse lähiaastatel suunata ressursse, mis võimaldaksid sadamate seisukorda ja selle kaudu seal pakutavate teenuste kvaliteeti murranguliselt parandada.

Seega, Narva linna omavalitsuse missioon sadamate arendamisel peab rõhuma linna elanikkonna ja külaliste ees võetud ühiskondlik-poliitilisele vastutusele, sest

tegemist on olulise infrastruktuuriga, mille arenduses valitseb tõsiselt võetav mahajäämus (1. tingimus, mille missioon peab seadma).

Infrastruktuuri arenduse prioriteetsus ei tähenda ja ei peagi alati tähendama seda, et prioriteetselt arendatav infrastruktuur peab valmima kohe lõplikus ulatuses. Selle järel puudub reaalne vajadus, selline arendustegevuse rahastamine ei saa olla põhjendatud ning on teiste arendustegevuste suhtes riivav. Küll aga peab sadamate arendustegevus olema suunatud nii, et tehtud kulutused ja väljaarendatud tehiskeskkond on alati elanike ja külaliste käsutuses.

Seega, Narva linna omavalitsuse missioon peab ette nägema sadamate põhjendatud etapiviisilist arendamist ja juba kasutusele võetud tehiskeskkonna heas kasutuskorras hoidmist (2. tingimus, mille missioon peab seadma).

Narva linna omavalitsus saab elanike ja külaliste ees võetud ühiskondlik-poliitilist vastutust kanda vaid juhul, kui tema poolne infrastruktuuri arendus on terviklik ja keskkonnasäästlik. Infrastruktuuri mitteterviklik ja keskkonnasäästmatu arendus viib varem või hiljem elanike ja külaliste soodsate elamis- ja puhkamistingimuste kaotaminekuni Narvas. Sadamate arenduse juures on need aspektid veel eriti olulised, kuna inimtegevus kontsentreeritakse väikestele aladele veekogude äärde.

Seega, Narva linna omavalitsuse missioon peab rõhuma sadamate arenduse terviklikkusele ja keskkonnasäästlikkusele (3. tingimus, mille missioon peab seadma).

Kuna tegemist on üldkasutatava veetee ääres paiknevate sadamatega ning sadamate külastajad eeldavad, et neil on võimalik kasutada rahvusvaheliselt tunnustatud tasemel infrastruktuuri ja neile pakutakse rahvusvaheliselt tunnustatud tasemel teenust, siis tuleb missioonis rõhuda arendusele, mis vastaks külastaja ootustele.

Seega, Narva linna omavalitsuse missioon peab ette nägema sadamate arenduse vastavalt rahvusvahelise veeliikluse kogemusele ja rahvusvaheliselt tunnustatud teenindustasemele (4. tingimus, mille missioon peab seadma).

Käesolevas arengukavas toodud Narva sadamate visioonid kinnitavad, et nende sadamate tehiskeskkonnad on arendatavad eelpool toodud sadamate arenduse kontseptuaalsete tingimuste 1. kuni 4. kohaselt. Sellest järeldeb, et:

- Narva sadamate arenduse missioon on teostatav Narva Jõesadama ja Kulgu sadama baasil – ajaloolistes sadamakohtades;
- Narva sadamate arendust võib ja saab jätkata olemasolevates sadamakohtades - neid sadamakohti ei pea maha jätma;
- Narva sadamate arenduseks ei pea kasutusele võtma uusi sadamakohti.

Missiooni täitmiseks sobivad seega väga hästi olemasolevad sadamakohad ning nende tehiskeskkondade arendus hõlmab eelkõige rekonstrueerimist ja laiendamist, mis on ka kõige atraktiivsemaks, realsemaks ja keskkonnasäästlikumaks võimaluseks Narvas (5. tingimus, mille missioon peab seadma).

Tuginedes eeltoodud selgitustele ja visioonide kohastele järeldestele, võib missiooni lugeda määratletuks ja arendustegevuseks vajalikud kontseptuaalsed

tingimused seatuks, kui Narva linna omavalitsuse missioon Narva sadamate arendamisel on järgmine:

Narva sadamate arenduse missiooniks on Narva Jõesadama ja Kulgu sadama terviklik etapiviisiline keskkonnasäästlik rekonstrueerimine, laiendamine ja heas kasutuskorras hoidmine nii, et need sadamad oleksid alati vastavad kohaliku elanikkonna ja linna külaliste vajadustele ning rahvusvahelise veeliikluse kogemusele ja rahvusvaheliselt tunnustatud teenindustasemele.

Narva Sadamate Arengukava Osa 4

Narva sadamate visioonid

Visioonide koostamise tähtsaimaks eesmärgiks on olnud Narva sadamate arenduse missiooni teostatavuse selgitamine olemasolevates ajaloolistes sadamakohtades.

Visioonide koostamise tähtsaima eesmärgi sidumine olemasolevate sadamakohtadega on tulenenud alljärgnevast:

- Kui Narva sadamate arenduse missioon on täidetav olemasolevates ajaloolistes sadamates, siis on eeldatavasti tegemist kõige atraktiivsemate ja reaalsemate sadamakohtade arendusega ning kõige väiksemate kulutustega sadamate arendusse.
- Kui arendust teostatakse olemasolevates sadamates, ei tule otsida uusi sadamakohti, mida käesoleval hetkel veel kasutusel ei ole, samuti ei tule olemasolevaid sadamakohti maha jätta, s.h. nende sadamakohtade tehiskeskkonna likvideerimine ja nende alade rekultiveerimine. Selline arendus on eeldatavasti kõige keskkonnasäästlikum.

Visioonides on püütud arvesse võtta kõik oluline, mis eelnevatest osadest tuleneb ja tehiskeskkonna arendust mõjutab. Visioonide koostamisel on aluseks võetud:

- Osas 1 esitatud sadamakohtade olukorra kirjeldus ja siseveetee kontekst,
- Osas 2 kirjeldatud sadamate arenduse ajendid,
- Osas 3 määratletud sadamate arenduse missioon.

Visioonid on koostatud planeerimiseelsel tasemel ning nendega tutvumisel ja sobivuse hindamisel tuleb lähtuda alljärgnevast.

Narva Jõesadama visioon kirjeldab arendust, mis hõlmab vaid kehtiva detailplaneeringuga haaratud ala. Laiendust, mida vajatakse väga kauges perspektiivis, visioonis ei kirjeldata, kuna ei ole teada, kas sadama laindamine on võimalik naaberalale või mitte (sadamast põhjapool).

Narva Jõesadama visioon on lähedane sadama eelmise arengukava koosseisu kuulunud visioonile ja vastavuses selle kohaselt koostatud ja käesoleval ajal kehtiva detailplaneeringuga. Erandiks on vaid Matkelaevade sadamaosa hoone – Külustuskeskus, mille ehitamist varem ei planeeritud.

Kulgu sadama visioon on koostatud sadama alustavaks arenduseks. Visioon näeb ette Kulgu sadama kaitstud akvatooriumi ulatuslikku kasutuselevõttu ning sadama territooriumi laiendamist Narva veehoidla madala veeala arvelt. Kulgu sadama arenduse varemkoostatud visioone arengukava koostaja käsutuses olnud ei olnud.

Visioonides on kirjeldatud sadamate üldkasutatavaid infrastruktuure (akvatoorium, teed, parklad, tehnovarustused ja valgustus) ning sadamaosade arendust ja arenduse olulisemaid juhtaspekte. Visioonid hõlmavad sadamate arendusega seonduvate olulisemate probleemide lahendamist ja nende mõju leevendamist.

Narva Jõesadama visioon on esitatud **Osas 4A** ja Kulgu sadama visioon **Osas 4B**. Visioonide tekstilistele osadele on lisatud asendiskeemid.

Sadamad jaotuvad üldkasutatavateks osadeks ja sadamaosadeks.

Sadamate üldkasutatava osa moodustavad:

- üldkasutatav akvatoorium koos navigatsioonimärgistusega;
- üldkasutatav territoorium koos juurdepääsuteede ja platside, tehnovarustuste, valgustuse ja haljastusega, samuti sadamaosi sadama üldkasutatavast osast ja omavahel eraldavad piirid.

Sadamad on jaotatud sadamaosadeks nende kasutuse funktsiooni ja kasutaja järgi. See tuleneb sadamate kasutusfunktsioonide eripärast ja vajadusest sadamaid arendada ja kasutuses hoida sellele vastavate territooriumi ja akvatooriumi osade lõikes. Sadamate osadeks jaotamine võimaldab seada kasutusõigused, arenduskohustused ja vastutuse sadama kasutajate lõikes.

Narva Jõesadama sadamaosad on:

- Laevateeninduse sadamaosa (tähis JL)
- Riiklike institutsioonide sadamaosa (tähis JR)
- Matkelaevade sadamaosa (tähis JM)
- Huvilaevade sadamaosa (tähis JH)
- Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi sadamaosa (tähis JS)
- Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa (tähis JK)

Kulgu sadama sadamaosad on:

- Laevateeninduse sadamaosa (tähis KL)
- Riiklike institutsioonide sadamaosa (tähis KR)
- Matkelaevade sadamaosa (tähis KM)
- Huvilaevade sadamaosa väikematele alustele (tähis KHV)
- Huvilaevade sadamaosa suurematele alustele (tähis KHS)

Sadamaosade juurde kuuluvad sildumis- ja manöövriveed, mis vahetult külgnevad sadamaosa kaldaga või sildumisehitistega.

Sadamosade juurde kuuluvad nende platsid, tehnovarustused, valgustus ja haljastus ning hooned, mis on antud või kuuluvad sadamosade kasutajatele.

Arengukava koostamise käigus on arvesse võetud Arendaja poolt Narva Linna Arengukava kontekstis määratletud arendustegevuse planeerimine periooditi (5 aastane periood ja 10 aastane periood) ning visioonides kirjeldatud nendele perioodidele vastavaid tehiskeskkonna arenduse võimalusi.

Arenduse etapid on määratud järgmiselt:

Arenduse I etapp:

Lähema perspektiivi arendus (5 aastat, lähteaasta 2009)

Arenduse II etapp:

Kaugema perspektiivi arendus (10 aastat, lähteaasta 2009)

Arenduse III etapp:

Väga kaugel perspektiivi arendus (25 aastat, lähteaasta 2009)

Kuigi arengukava koostamise ajal valitsenud majanduskriisi tingimustes, samas aga ka perioodil, mil Euroopa Liidu kaasrahastamine võib osutuda võimalikuks, on ebaselge, millised peaksid olema arenduse etappide elluviimise perioodid, on need siiski määratletud ja neid korrigeerib Arendaja arendustegevuse käigus.

Jättes reaalsed arengut mõjutada võivad aspektid kõrvale ja hinnates sadamate tehiskeskkonna arendust (rajatavust) etapiti, võib väita, et

Narva sadamad on etapilise arendustegevuse tulemusena ettevalmistatavad väga ulatuslikuks kasutuseks. Tähtis on Siinjuures, et Narva Jõesadama laiendusvõimaluste selgitamisega tuleb tegelema hakata hiljemalt II etapi alul.

Narva Sadamate Arengukava Osa 4A

Narva Jõesadama visioon

Sisukord:

Üldist

1

Asend

2

Akvatoorium ja navigatsioonimärgistus

3

Ajalooliste hoonete tagune ümbersõidutee ja parkla

4

Tehnovarustused, piirded ja valgustus

5

Laevateeninduse sadamaosa (JL)

6

Riiklike institutsioonide sadamaosa (JR)

7

Matkelaevade sadamaosa (JM)

8

Huvilaevade sadamaosa (JH)

9

Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi sadamaosa (JS)

10

Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa (JK)

Lisa:

Asendiskeem

Üldist

Narva Jõesadama visioon on koostatud lähtudes Narva Sadamate Arengukavas kirjeldatud sadama olukorrast, arenduse ajenditest ja missioonis ning Arendaja poolt Narva Linna Arengukava kontekstis määratletud arendustegevuse perioodidest.

Sadama arendusel on kõrvale jäetud tegevused, mis välistaksid või mõjutaksid olulisel määral sadama juba väljaarenenud kasutust vabaaja veetmiseks, turismiks, noortetööks ja spordiks, s.o. Narva Jõesadamasse ei planeerita reisi- ja kaubalaevade vastuvõttu. Sadama arendusel on ka kõrvale jäetud tegevused, millele on sadamakoha puudustest tulenev oluline negatiivne mõju, s.o. sadamasse ei planeerita kergete ujuvvahendite kasutamist ja nende veele viimiseks vajalikku kallast. Nimetatud rajatis on kavandatud Kulgu sadamasse.

Sadamakoha kasutuse kavandamisel on järgitud veel järgmisi põhimõtteid:

- **Narva Jõesadam on Narva linna infrastruktuuri väärtuslik objekt;**
- arendustegevus peab arvestama varasematel aastatel sadamasse rajatuga/rekonstrueerituga;
- sadamat kasutavad ja arendustööst võtavad osa Narva Noorte Meremeeste Klubi ning Narva Spordikool Energia.

Käesolevas visioonis rõhutatakse eelkõige asjaolusid, mis on tähtsad sadama tehiskeskkonna edasiarenduse seisukohalt. Narva Jõesadama visiooni on koostanud ehitusinsener Aavo Raig.

1

Asend

Narva Jõesadam asub Narva linnas Narva jõe vasakul kaldal Victoria Bastioni vahetus läheduses.

Narva Jõesadama edasiarendusel järgitakse varasemas arengukavas ja detailplaneerimisel aluseks võetud planeeringulisi põhimõtteid ning jätkuv arendus ei ole vastuolus kehtiva detailplaneeringuga.

Sadam asub selle ajaloolisel kohal ja piires, mille ulatuses on Narva jõe kaldaala sadama kasutusse võetav.

2

Akvatoorium ja navigatsioonimärgistus

Narva Jõesadama akvatoorium on lähemas perspektiivis kasutatav sadama edasiarenduse realiseerimiseks. Sadama kaugema perspektiivi arenduse huvides tuleb sadama akvatooriumi laiendada põhja suunas.

Narva Jõesadama akvatooriumile nähakse ette järgmised veealad:

- sildumisvesi ja nendega külgnevad sõiduveded sadama akvatoodiumi kaldalähedases osa laiusega 20 kuni 50 m

- sõiduvesi jõe faarvaatri telje (kontrolljoon) ja sildumisvee vahelisel veealal laiusega 50 m

Narva Jõesadama akvatooriumi kaldaäärses osas tuleb teostada puhastustöid eesmärgiga eemaldada navigatsiooniohtlikud esemed/kivid.

Narva sadama akvatoorium tähistatakse ohutuks veeliikluseks vajaliku ujumärgistusega. Ujuvsildadele ja voolusuunajale nähakse ette valgustus pimedaks ajaks.

3

Ajalooliste hoonete tagune ümbersõidutee ja parkla

Narva Jõesadama ajalooliste hoonete taha rajatakse kehtiva detailplaneeringu kohane ümbersõidutee ja parkla, vabastamaks ajalooliste hoonete ja jõe kalda vahelist territooriumi sõidukite läbisõidust, korvamaks parklate nappust ning võimaldamaks kõigi eriotstarbeliste sadamaosade territooriumide sulgemist ja valvet, kui seda peetakse vajalikuks.

Kui eriotstarbeliste sadamaosade territooriumid on suletud, kasutatakse kallasrajana ja planeeritava Promenaadi jätkuna Narva Jõesadama ajalooliste hoonete taguse ümbersõidu jalakäijate teed.

4

Tehnovarustused, piirded ja valgustus

Tehnovarustused paigutatakse kehtestatud detailplaneeringuga ettenähtud kohtadesse ning jälgitakse, et need võimaldaksid kõigi arendatavate eriotstarbeliste sadamaosade ühendamist eraldiseisvate abonentidena. Kui viimane ei ole teostatav, siis kasutatakse täiendavate tehnovarustuste rajamiseks hoonete taguse ümbersõidutee ala.

Arendatavaid eriotstarbelisi sadamaosi peab saama üksteisest piirdeaedadega eraldada ja ööks või kasutusväliseks perioodiks sulgeda nii, et selle tegevuse tulemusena ei välistata nende sadamaosade kasutuse eriotstarbelisust ja Narva Jõesadama kui terviku funktsioneerimist.

Teed ja pöördealad valgustatakse tänavavalgustusega. Eriotstarbeliste sadamaosade valgustus tuleb ette näha kahesüsteemne – sadama ning sadamaosade kasutamiseks vajalik valgustus ja turvavalgustus, mis võimaldab sadama või sadamaosa energiamahukama kasutusvalgustuse välja lülitada kasutusväliseks perioodiks.

Valgustuse kavandamisel/rekonstrueerimisel tuleb silmas pidada Promenaadi valgustuse lahendust Victoria Bastioni piirkonnas.

5

Laevateeninduse sadamaosa (JL)

Laevateeninduse sadamaosa planeeritakse kahele eraldiseisvale kaldalõigule. Seda põhjustab eelkõige väikelaevasliipi suur pikkus, mis omakorda tuleneb Narva jõe veetasemete ulatuslikust kõikumisest navigatsiooniperioodil.

Kuna Narva Jõesadama kasutuses olev jõekalda on suhteliselt lühike ja kitsas, siis tuleb slipp paigutada kohale, mis ei vähendaks sadama sildumisliinide ja sildumisvee ulatust. Selleks kohaks saab olla vaid Victoria Bastioni, Promenaadi, Matkelaevade sadamaosa ning Narva Jõesadama peaparkla vahetult külgnev kallas. See koht ei ole aga sobiv Laevateeninduse sadamaosa rajamiseks nii, nagu seda paljudel juhtudel koos slipiga tehakse. Siia ei saa kavandata väikelaevadelt heitvee ja heitmete vastuvõttu ning autonoomsusvarude täiendamiseks (vesi, kütus) vajalikke seadmeid ja hoidlaid.

Ainsaks võimaluseks on olemasoleva, Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi hoonega kohakuti paikneva mitmetasandilise kai rekonstrueerimine Laevateeninduse sadamaosa kasutusse. Siin saab korraldada heitvee ja heitmete vastuvõttu ning siia saab paigaldada autonoomsusvarude täiendamiseks (vesi, kütus) vajalikud seadmed ja hoidlad, samuti laevateeninduskraana.

Sadamaosa peab olema võimeline teenindama kõiki Narva Jõesadamat külastavaid ja siin baseeruvaid laevu, s.h. matkelaevad. Pikemate kui 25 m matkelaevade teenindamiseks tehakse vajalikud ühendused Matkelaevade sadamaosa kaile.

Victoria Bastioni kirdetipu vahetusse lähedusse nähakse ette väikelaevaslipi rajamine väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m ning selle jõepoolsele küljele jõe vett kaldast eemale suunava voolusuunaja ehitus. Voolusuunaja ehituse eesmärgiks on veevoolu rahustamine Narva Jõesadama veealal. Siinjuures eeldatakse, et vette lastava või veest välja tõmmatava väikelaeva suurim pikkus on 12 m. Kuna Narva Jõesadam paikneb Narva jõe alumises areaalis, lastakse pikemad kui 12 m laevad vette või siis tõstetakse veest välja teistes sadamates.

6

Riiklike institutsioonide sadamaosa (JR)

Siia planeeritakse perspektiivsed sildumiskohad piiriteenistustele, rahvusvahelise veeliikluse korraldamiseks, turvalisuse tagamiseks ja keskkonnahoiuks. Need sildumiskohad paigutatakse slipi ja kalda vahelisele alale.

Tegemist ei ole kodusadamaga ja siia ei rajata hooneid (Victoria Bastioni kaitsevöönd). Sildumisehitisele pääsu piiramiseks paigaldatakse ujuv silla rambile värav. Sildumisehitis on mõeldud eelkõige lühiajaliseks seismiseks eeldusel, et sildunud alus on selle kasutaja valve all.

7

Matkelaevade sadamaosa (JM)

Sellesse sadamaosasse nähakse lähemas perspektiivis ette ühe ja kaugemas perspektiivis ette kahe matkelaeva (mõõtmetega 30 x 7 m) samaaegne sildumine (erandkorras matkelaeva mõõtmetega 60 x 10 m vastuvõtuvõimalus). Laevade sildumiseks vajatakse sildumisliini pikkusega vähemalt 66 m.

Matkelaevade sadamaosa sildumisliiniga külgnevale territooriumile jäetakse täiendava väikese ühekorruselise kergkonstruktsioonis Sadamahoone – Külastuskeskuse ehitamise või hooajalise rajatise paigaldamise võimalus. Asendiskeemil näidatud ehitus- või paigalduskoht asub väljaspool Victoria Bastioni kaitsevööndit. Hoone ehitamisest võib ka loobuda, kui külastajaid teenindatakse vaid matkelaeva(de)s ning Külastuskeskusele leitakse parem koht Promenaadi piirkonnas.

Matkelaevade sadamaosa sildumisliin paikneb suure läbimõõduga (60 m) manöövriala kõrval. See manöövriala on sobilik 30 m pikkuse laeva pöördeks. Kui sadamat külastab pikem laev, tuleb pöördeks osaliselt kasutada ka jõe Venemaale kuuluvat veeala.

8

Huvilaevade sadamaosa (JH)

Narva Jõesadamasse planeeritakse Huvilaevade sadamaosa arendus, mis võtaks vastu kõiki väikelaevu. Sellise lähenemise põhjuseks on asjaolu, et käesoleval hetkel puudub Huvilaevade sadamaosa perspektiivseks laiendamiseks vajalik kaldaala. Kui Huvilaevade sadamaosa laiendamine on kaugemas perspektiivis võimalik sellest põhja pool asuva eravalduse suunas (kas siis vaid kaldaala või kogu selle valduse territooriumi kasutades), siis on tegemist sama sadamaosa laiendusega.

Kasutusele võetakse osa Narva Jõesadama ühest ajaloolisest hoonest. Kasutusel võivad täiendavalt olla veel ka kerged kinnised varjualused või hooned, mida kasutatakse külastajate teenindamiseks ja suurürituste korraldamiseks. Täiendavate hoonete rajamisel tuleb arvestada sadama ajalooliste hoonete miljööväärtusega ning hoiduda nende külge/peale ehitamisest.

Sellesse sadamaossa nähakse ette ujuvsildade paigaldamine. Kuna sildumisvee ulatus on väga piiratud, siis on piiratud ka võimalike sildumiskohtade arv selles sadamas. Alljärgnevalt on kirjeldatud kahte ujuvsildade paigutuslahendust ja nende paigutuslahendustega kaasnevat vastuvõtuvõimet.

Alternatiiv 1 (toodud Asendiskeemil):

Eeldatakse, et sadama kasutuses oleva veeala pikkus vastab sadama kasutuses olevale kaldaala pikkusele, et väikelaevad peavad silduma vaid sadamaosa kasutuses oleval veealal ja sildumiskohtade juurdepääsud peavad olema planeeritud samuti sadamaosa kasutuses olevale veealale. Seega - kõik peab toimuma sadamaosa veeala piires.

Sel juhul mahutab sadam kõige rohkem väikelaevu, kui paigaldatakse 2 kahepoolse kasutusega ujuvsilda, millede sisekülgedel silduvad kuni 12 m pikkused alused ning väliskülgedel kuni 5 m pikkused alused.

Sadam võtab sel juhul samaaegselt vastu 10 väikelaeva pikkusega kuni 5 m, 22 väikelaeva pikkusega kuni 12 m ja 2 väikelaeva pikkusega kuni 15 m, kokku 34 väikelaeva. Sadama arenduse lähemas perspektiivis tuleks paigaldada üks ujuvsild kahest, mis võtab vastu 50% loetletud väikelaevadest, s.o. 17 väikelaeva.

Alternatiiv 2:

Eeldatakse, et sadamaosa kasutuses oleva veeala pikkus vastab sadamaosa kasutuses oleva kaldaala pikkusele ja väikelaevad peavad silduma vaid sadama kasutuses oleval veealal, kuid sildumiskohtade juurde pääseb külgnevatelt veealadelt. Seega – kokkuleppel naabritega saab sildumisveele juurdepääsuks kasutada naabrite kaldaaladega külgnevaid veealasid mõlemal pool sadamaosa.

Sel juhul mahutab sadam kõige rohkem väikelaevu, kui paigaldatakse 2 kahepoolse kasutusega ujuvsilda (alternatiiv 1 kohaselt), millede sisekülgedel

silduvad kuni 12 m pikkused alused ning väliskülgedel eelkõige kuni 10 m pikkused alused. Sadamaosa võtab sel juhul samaaegselt vastu 26 väikelaeva pikkusega kuni 10 m, 22 väikelaeva pikkusega kuni 12 m ja 2 väikelaeva pikkusega kuni 18 m, kokku 50 väikelaeva.

Sadamaosa arenduse lähemas perspektiivis tuleks paigaldada üks ujuvsild kahest, mis võtab vastu 50% loetletud väikelaevadest, s.o. 25 väikelaeva. Selle ujuvsilla võib esialgu paigutada ka sadamaosa veeala keskele (Asendiskeemil väljatoomata lahendus).

9

Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi sadamaosa (JS)

Seda sadamaosa kasutab käesoleval ajal ja jääb ka edaspidi kasutama Narva Spordikool Energia. Sadamaosa sildumislüüsi pikkus on ca 45 m. Sadamaosa ajalooline hoone koos selle ja sildumislüüsi külgnuva territooriumiga jäävad kooli kasutusse. Sildumislüüsile võib täiendavalt paigutada ujuvaid sildu spordivahendite vette laskimiseks nii, et ei seataks ohtu veeliiklust selles piirkonnas.

Kui siiani pääses sadamaosa territooriumi kaudu sellest põhjapoolsetesse sadamaosadesse ning see seadis ohtu kooli tegevuse hoone ja sildumislüüsi vahelisel territooriumil, siis sadama ajalooliste hoonete taguse ümbersõidutee rajamisega lõpeb ka läbisõit kooli sadamaosa territooriumilt. Sadamaossa pääseb edaspidi ka Narva Jõesadama ajalooliste hoonete vahelisest käigust (hoonete vahele plokeeritud madal boks lammutatakse).

10

Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa (JK)

Seda sadamaosa kasutab käesoleval ajal ja jääb ka edaspidi kasutama Narva Noorte Meremeeste Klubi ning selle sadamaosa sildumislüüsid, territoorium ja ajalooline hoone jäävad ka edaspidi nimetatud klubi kasutusse.

Klubi saab tema käsutuses olevale kaldaalale täiendavalt paigutada ujuvaid sildu ning rajada väikelaevade vettelaskmiseks ja veest eemaldamiseks vajalikke slippe ja kraanasid, nii et ei seataks ohtu veeliiklust selles piirkonnas. Soovitav on kaldaala laiendamine eesmärgiga suurendada sadama kasutuses olevat territooriumi. Seda saab teha veeala arvelt ning see on lubatav kehtivat detailplaneeringut silmas pidades.

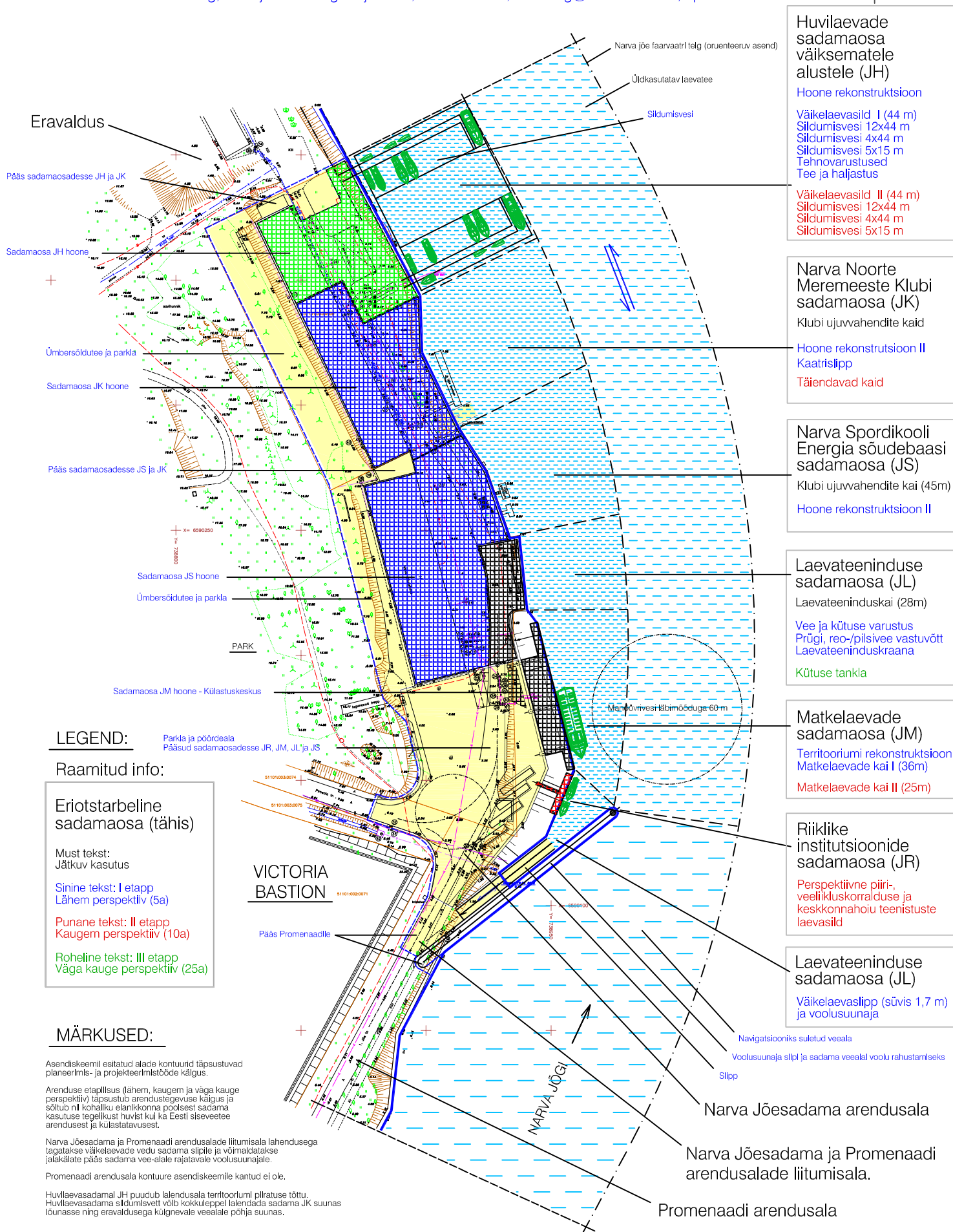
Kui siiani pääses klubi sadamaosa territooriumile kooli sadama (JS) kaudu ning klubi sadama territooriumilt edasi põhja suunas (eelkõige Rakvere tänavale), siis see seadis ohtu klubi tegevuse hoone ja kalda vahelisel territooriumil. Sadama ajalooliste hoonete taguse ümbersõidutee rajamisega lõpeb ka läbisõit klubi sadamaosa territooriumilt. Sadamaossa pääseb edaspidi ka Narva Jõesadama ajalooliste hoonete vahelisest käigust (hoonete vahele plokeeritud madal boks lammutatakse).

Lisatud: Asendiskeem

(Järgneval lehel)

Narva Jõesadama visioon. Asendiskeem

Koostanud: Aavo Raig, Aavo ja Riina Raig Projekt OÜ, mob 5034236, aavo.raig@neti.ee. Tallinn, aprill 2009



Narva Sadamate Arengukava Osa 4B

Kulgu sadama visioon

Sisukord:

Üldist

1

Asend

2

Akvatoorium, sissesõidutee ja navigatsioonimärgistus

3

Juurdepääsutee, tehnovarustused, piirded ja valgustus

4

Laevateeninduse sadamaosa (KL)

5

Riiklike institutsioonide sadamaosa (KR)

6

Matkelaevade sadamaosa (KM)

7

Huvilaevade sadamaosa väiksematele alustele (KHV)

8

Huvilaevade sadamaosa suurematele alustele (KHS)

9

Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa (KK)

Lisa:

Asendiskeem

Üldist

Kulgu sadama visioon on koostatud lähtudes Narva Sadamate Arengukavas kirjeldatud sadama olukorrast, arenduse ajenditest ja missioonis ning Arendaja poolt Narva Linna Arengukava kontekstis määratletud arendustegevuse perioodidest.

Sadamakoha kasutuse kavandamisel on järgitud veel ka järgmisi põhimõtteid:

- **Kulgu sadam on Narva linna infrastruktuuri väärtuslik objekt;**
- arendustegevus peab arvestama varasematel aastatel sadamasse rajatuga/rekonstrueerituga;
- arendustegevuse käigus tuleb vältida olukordi, kus sadamate kasutuskõlblikud, rekonstrueeritud, laiendatud ja korrashoitavad infrastruktuurid oleksid veeliiklusperioodil sihtotstarbelisest kasutusest täielikult väljas;
- sadamat kasutab ja arendustööst võtab osa Narva Noorte Meremeeste Klubi.

Käesolevas visioonis rõhutatakse eelkõige asjaolusid, mis on tähtsad sadama tehiskeskkonna edasiarenduse seisukohalt. Narva Jõesadama visiooni on koostanud ehitusinsener Aavo Raig.

1 Asend

Kulgu sadam asub Narva linnas Narva veehoidla vasakul kaldal Narva Hüdrolelektrijaama paisu läheduses.

Kulgu sadama arendust planeeritakse taasiseseisvumise järgselt esmakordselt ning visiooni koostamisega samaaegselt koostatav detailplaneering ei hõlma käesoleva visiooniga haaratavat ala kogu ulatuses.

Sadam asub selle ajaloolisel kohal ning selle laiendamiseks võetakse kasutusele olemasoleva lainemurdja varju jääv akvatoorium täies ulatuses, sealhulgas sadama territooriumi laiendamiseks Narva veehoidla madalale veealale.

2 Akvatoorium, sissesõidutee ja navigatsioonimärgistus

Kulgu sadama akvatoorium on lähemas perspektiivis kasutatav sadama arenduse realiseerimiseks. Sadama edasise arenduse huvides tuleb sadama akvatooriumi laiendada lääne suunas, kuid see ei ole kindlasti lähema aastakümne vajadus.

Kulgu sadama akvatooriumile nähakse ette järgmised veealad:

- sissesõiduvesi laiusega 40 m
- manöövrivesi läbimõõduga 60 m
- manöövrivesi läbimõõduga 30 m
- olemasoleva sildumisliiniga külgnev sildumisvesi laiusega 7 m

- väikemate huvilaevade sadamaosa sildumisvesi ja nendega külgnevad sõiduveed sadama akvatooriumi põhjaosas
- suuremate huvilaevade sadamaosa sildumisvesi ja nendega külgnevad sõiduveed sadama lõunaosas

Kulgu sadama sissesõidutee külgneb lainemurdjaga ning selle suund ja laius määratakse edasise projekteerimise käigus. Sissesõidutee laius on vähemalt 40 m.

Kulgu sadama akvatooriumis tuleb kaugemas perspektiivis teostada süvendustöid, sest peale laevakanali rajamist Omuti karestike piirkonda on võimalik kasutusele võtta väikelaevad süvisega kuni 1,7 m. Need süvendustööd tuleb teha eelkõige suuremate huvilaevade sildumisvee ja nendega külgnevate sõiduvete aladel. Kulgu sadama sissesõidutee eeldatavasti süvendamist ei vaja.

Kulgu sadama sissesõidutee ja akvatoorium tähistatakse ohutuks veeliikluseks vajaliku ujumärgistusega ja vajadusel tulepaagiga lainemurdja loodetipul.

3

Juurdepääsutee, tehnovarustused, piirded ja valgustus

Kulgu sadama juurdepääsutee jäetakse arenduse käigus selle praegusele kohale ning pikendatakse ulatuses, mis tagab juurdepääsu kõigile eelnimetatud eriotstarbelistele sadamaosadele ja olemasolevatele paadikuuridele Kulgu sadama territooriumi idaküljel. Juurdepääsutee lõunatipule kavandatakse ümberpöördeala ning parkla lühiajaliseks peatumiseks koos puhkehetkeks vajaliku inventariga (lauad, toolid jms). Puhkealaga külgnevale lõunakaldale võib teha ujumiskoha tingimusel, et selle ala veesügavusi vähendatakse ujumiskohale sobivate sügavusteni (kaldaala põhja täitmine koos lameda veealuse nõlva moodustamisega).

Kulgu sadama tehnovarustused paigutatakse juurdepääsutee kõrvale või sellega kohakuti paigutatavasse tehnovarustuste koridori. Kõiki arendatavaid eriotstarbelisi sadamaosi käsitletakse eraldiseisvate abonentidena. Rekonstrueeritav ja uus tehnovarustus peab tagama seejuures olemasolevate paadikuuride varustamise.

Kulgu sadamas arendatavaid eriotstarbelisi sadamaosi peab saama üksteisest piirdeaedadega eraldada ja ööks või kasutusväliseks perioodiks sulgeda nii, et selle tegevuse tulemusena ei välistata nende sadamaosade kasutuse eriotstarbelisust ja kogu Kulgu sadama kui terviku funktsioneerimist.

Kulgu sadama juurdepääsutee ja pöördealad tuleb valgustada tänavavalgustusega. Kulgu sadamas arendatavate eriotstarbeliste sadamaosade valgustus tuleb ette näha kahesüsteemne: sadamaosade kasutamiseks vajalik valgustus ja turvalgustus, mis võimaldab sadamaosade energiamahukama kasutusvalgustuse välja lülitada.

4

Laevateeninduse sadamaosa (KL)

Sellesse sadamaosaa nähakse ette väikelaevaslipid, s.h. üks neist rajamiseks lähemas perspektiivis väikelaevade süvisega kuni 0,7 m teenindamiseks ja teine rajamiseks kaugemas perspektiivis väikelaevade süvisega kuni 1,7 m teenindamiseks, heitvee ja heitmete vastuvõtuks, samuti autonoomsusvarude

täiendamiseks (vesi, kütus) vajalikud vahendid ja varud ning laevateeninduskraana paigaldamise võimalus.

Sadamaosa territooriumil paikneb ratastranspordi pöörde- ja tööala ning lühiajalise parkimise ala. Territooriumit ei hoonestata. Kasutusel võivad olla ajutised kerged kinnised varjualused, mis paigaldatakse vaid laevade teenindamise või siis suurürituste korraldamiseks vajalikel juhtudel.

Sadamaosa peab olema võimeline teenindama kõiki Kulgu sadamat külastavaid ja Kulgu sadamas baseeruvaid laevu, s.h. matkelaevu. Eeldatakse siiski, et vette lastava või veest välja tõstetava väikelaev suurim pikkus on 12 m ning et sellest suurema pikkusega matkelaevade Narva veehoidlale viimiseks kasutatakse teisi sobivaid või siis selleks ettevalmistatavaid kohti. Kulgu sadama slippi ei rajata kuni 30 m pikkuste matkelaevade vette laskmiseks ja veest tõstmiseks.

5

Riiklike institutsioonide sadamaosa (KR)

Selles sadamaosas paiknevad piirivalve ja muud (perspektiivsed) rahvusvahelise veeliikluse korraldamiseks, turvalisuse tagamiseks ja keskkonnahoiuks vajalikud sildumiskohad ja vahendid. Sadamaosa paikneb Kulgu sadama territooriumi lõunaosas, sadama sildumisalade vahelise sissesõiduvee kagutipus ja suure läbimõõduga (60 m) manöövrivala vahetus läheduses, tagamaks operatiivset ja kiiret pääsu Narva veehoidlale.

Riiklike institutsioonide sadamaosa võib laiendada ka sadama sisebasseini lõunaküljele vajalikus ulatuses. Selle arenduse põhjuseks võib kujuneda asjaolu, et arengukavas planeeritud territoorium ja sildumisliinid ei kata arenduse käigus ilmnevaid vajadusi. Sel juhul eraldatakse täiendav osa Huvilaevade sadamaosa (KHS) kaldast riiklike institutsioonide sadamaosa laiendamiseks.

Riiklikud institutsioonid võivad operatiivse veeliikluse korraldamiseks kasutusele võtta ka sadama territooriumi lainetuse eest kaitsmata lõunakalda ja sellega külgneva veeala (praegusel ajal Kulgu sadama akvatooriumist väljaspool asuva kalda), kui sinna ei kavandata puhkekohta ja/või supluskoha. Prioriteetseks sellel kohal on siiski Narva linna omavalitsuse tahe puhkekoha ja/või supluskoha rajamiseks.

6

Matkelaevade sadamaosa (KM)

Sellesse sadamaossa nähakse lähemas perspektiivis ette ühe ja kaugemas või siis väga kauges perspektiivis ette kahe matkelaeva mõõtmetega 30 x 7 m samaaegne sildumine. Matkelaevade samaaegse sildumise võib Kulgu sadama stabiilse veetaseme, veevoolu puudumise ning lainetuse eest hästi kaitstud sildumisliini tõttu ette näha poordis, s.o. nende laevade sildumiseks vajatakse sildumisliini pikkusega kuni 36 m.

Matkelaevade sadama sildumisliin paikneb suure läbimõõduga (60 m) manöövrivala vahetus läheduses.

Matkelaevade sadamaosa sildumisliiniga külgnevale territooriumile jäetakse uue sadamahoone rajamise võimalus. Hoone valmimiseni võib kasutada ajutisi kergeid kinnised varjualused, mis paigaldatakse veeliiklusperioodiks, samuti väiksemat ajutist hoonet, mille programm võimaldab matkelaevade

kasutuselevõttu arenduse lähemas perspektiivis. Külalisi võib teenindada ka ainult matkelaevas.

7

Huvilaevade sadamaosa väiksematele alustele (KHV)

Sellesse sadamaossa nähakse ette väiksemate väikelaevade sildumisehitiste paigaldamine ning kergete ujuvvahendite kasutuse ettevalmistamiseks, vette viimiseks, veest väljatoomiseks ja kasutusjärgseks puhastuseks / transpordiks ettevalmistamiseks vajalik madalaveeline lameda nõlvaga kaldaala, vabaajakeskuse hoone (s.h. vetelpääste) ja parkla/väikelaevade talvine hoiuplats. Kasutusel võivad täiendavalt olla ajutised kerged kinnised varjualused, mida paigaldatakse laevade talvitumiseks või suurürituste korraldamiseks.

Selle sadamaosa territoorium saavutatakse Narva veehoidla madala veeala täitmise teel. Sadamaala laiendatakse Kulgu tee äärse veeala arvelt loode suunas.

8

Huvilaevade sadamaosa suurematele alustele (KHS)

Sellesse sadamaossa nähakse ette suuremate väikelaevade sildumisehitiste paigaldamine ning siin asuva Kulgu sadama lainemurdja rekonstrueerimine ja sadama laiendamisel vajalik pikendamine loode suunas. Selle tsooni territoorium (vajadusel) saavutatakse Narva veehoidla madala veeala täitmise (lainemurdja laiendamise) teel. Territooriumi vajadus on seejuures siiski minimaalne. Eeldatakse, et territooriumit ei hoonestata. Kasutusel võivad aga olla ajutised kerged kinnised varjualused, mis paigaldatakse suurürituste korraldamiseks ning puhkeala ja/või ujumiskoha külastajate teenindamiseks.

9

Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa (KK)

Seda sadamaosa kasutab käesoleval ajal Narva Noorte Meremeeste Klubi ning selle sadamaosa sildumisliin, territoorium ja hoone koos selle laiendusvõimalusega jäävad ka edaspidi nimetatud klubi kasutusse. Klubi saab sildumisliinile täiendavalt paigutada ujuvaid sildu kergete ujuvvahendite vette laskimiseks, kuid need ei või paikneda ja nende juures ei või silduda Kulgu sadama veealal tähistatud manöövrialade läbimõõduga 60 m ja 30 m kontuuride sees ning need ei või takistada Laevateeninduse sadamaossa (KL) pääsu.

Lisatud:

Asendiskeem

(Järgneval lehel)

Narva Sadamate Arengukava

Kulgu sadama visioon. Asendiskeem

Koostanud: Aavo Raig, Aavo ja Riina Raig Projekt OÜ, mob 5034236, aavo.raig@neti.ee. Tallinn, aprill 2009

100 m

N

LEGEND:

Raamitud info:

Eriotstarbeline sadamaosa (tähis)

Must tekst:
Jätkuv kasutus

Sinine tekst: I etapp
Lähem perspektiiv (5a)

Punane tekst: II etapp
Kaugem perspektiiv (10a)

Roheline tekst: III etapp
Väga kaugem perspektiiv (25a)

MÄRKUSED:

Asendiskeemil esitatud alade kontuurid täpsustavad planeerimis- ja projekteerimistööde käigus.

Arenduse etappide (lähem, kaugem ja väga kaugem perspektiiv) täpsustab arendustegevuse käigus ja sõltub nii kohaliku elanikkonna poolsest sadama kasutuse tegelikkusest kui ka Eesti sisseveete arendusest ja külastatavusest.

Juurdepääsutee, parkla ja pöördeala
Pääsud sadamakoosseisusse KHV, KL ja KK

Laevateeninduse sadamaosa (KL)

Laevateeninduskai (32m)
Väikelaevaslipp (süvis 0,7m)
Vee ja kütuse varustus
Prügi, reo-/pilsivee vastuvõtt
Laevateeninduskraana
Väikelaevaslipp (süvis 1,7m)
Kütuse tankla

Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa (KK)

Klubi ujuvahendite kai (48m)
Klubihoone rekonstruktsioon
Parkla
Klubihoone laiendus

Matkelaevade sadamaosa (KM)

Matkelaevade kai (36m)
Parkla
Sadamahoone

Riiklike institutsioonide sadamaosa (KR)

Piirivalve laevasild ja ehitised
Perspektiivsed piirivalvekorralduse ja keskkonnahoiu teenistuste laevasillad ja ehitised

Paadigaraažid
Värvad ja sillad idaküljel
Juurdepääsutee, parkla ja pöördeala
Pääsud sadamakoosseisusse KM, KR ja KH2
Punkeala ja ujumiskoht (vajadusel)

Huvilaevade sadamaosa väiksematele alustele (KHV)

Sadama territooriumi I osa
Kergete ujuvahendite kallaskalda
Paadilaenuks kaldas
Väikelaevasild I (70 m)
Sildumiseveed 5x60 & 8x60 m
Vabaajakeskuse hoone I osa
Parkla I osa
Väikelaevade talvine hoiuala I
Tehnovarustused
Tee ja haljastus

Sadama territooriumi II osa
Kergete ujuvahendite kallaskalda
Väikelaevasild II (70 m)
Sildumiseveed 8x60 & 8x60 m
Vabaajakeskuse hoone II osa
Parkla II osa
Väikelaevade talvine hoiuala II
Tehnovarustused
Tee ja haljastus

Sadama territooriumi III osa
Kergete ujuvahendite kallaskalda
Väikelaevasild III (70 m)
Sildumiseveed 8x60 & 12x60 m
Vabaajakeskuse hoone III osa
Parkla III osa
Väikelaevade talvine hoiuala III
Tehnovarustused
Tee ja haljastus

Huvilaevade sadamaosa suurematele alustele (KHS)

Lainemurdja rekonstruktsioon
Sadama territoorium ja hoone
Paadilaenuks kaldas
Süvendustööd
Väikelaevasillad 4 tk a' 40 m
Sildumisevesi 5x40m
Sildumiseveed 2 x 10x40 m
Sildumiseveed 2 x 12x40 m
Sildumisevesi 12x40 m
Tehnovarustused
Tee ja haljastus

Sissesõidutee lausega min. 40 m
Asend määratakse sissesõidutee projektiga

NARVA VEEHOIDLA

Narva Sadamate Arengukava Osa 5

Arendustegevuse strateegilised eesmärgid ja valikud

Sisukord:

5.1

Klient, Arendaja, väärtused ja muud lähtekohad

5.2

Arendaja poolsete ressursside kasutuse prioriteet

5.3

Strateegilised eesmärgid ja valikud kliendi teenindamise kontekstis

5.4

Strateegilised eesmärgid ja valikud tehiskeskkonna arenduse kontekstis

5.5

Strateegilised eesmärgid ja valikud looduskeskkonna kontekstis

5.6

Strateegilised eesmärgid ja valikud teiste isikute omandi ja vara kontekstis

5.7

Strateegilised eesmärgid ja valikud siseveetee arenduse kontekstis

5.8

Strateegilised eesmärgid ja valikud arenduse rahastamise kontekstis

5.9

**Strateegilised eesmärgid ja valikud Narva sadamate arenduse I etapis
(lähem perspektiiv)**

5.10

**Strateegilised eesmärgid ja valikud Narva sadamate arenduse II etapis
(kaugem perspektiiv)**

5.11

**Strateegilised eesmärgid ja valikud Narva sadamate arenduse III etapis
(väga kaugel perspektiiv)**

5.1

Klient, Arendaja, väärtused ja muud lähtekohad

Narva sadamate arendust kavandatakse Narva Linna Arengukavas määratud Narva linna omavalitsuse missiooni kohaselt. Narva sadamate arendus on suunatud linna elanikele ja selle külalistele ning turistidele võimalikult soodsate elamis- ja puhkamistingimuste tagamisele. Seega,

Narva sadamate klient on linna elanik ja külaline (s.h. turist), kellele tuleb tagada võimalikult soodsaid puhketingimusi.

Narva sadamate arendamise koguvastutuse on Narva Linna Arengukava kontekstis võtnud Narva linna omavalitsus. Seega,

Narva sadamate Arendaja on Narva linna omavalitsus.

Narva sadamate arenduse missiooni täitmiseks on vajalik arenduse missiooni täitva ja sadamate tööd koordineeriva organisatsiooni olemasolu. Narva linna omavalitsusel tuleb ellu kutsuda organisatsioon, kes tegeleb sadamate arendustegevusega, töö koordineerimisega ja juhtimisega täitevtasandil. Seega,

Arendajat abistab organisatsioon, kes koordineerib Narva sadamate arendust ja tööd ning võtab sellega seonduva vastutuse täitevtasandil.

Kuna eelnevast on selgunud, et Narva Jõesadam ja Kulgu sadam on just need sadamad, kus Narva sadamate arenduse missiooni täitmine on teostatav ja reaalne, siis sellega on ka määratud arenduse väärtuslikud objektid. Seega,

Narva sadamate arenduse väärtuslikud objektid on Narva Jõesadam ja Kulgu sadama.

Narva sadamad paiknevad sadamakohtades, kus sadamate arenduse atraktiivsus ja keskkonnasõbralikkus on eriliselt esiletoodavad. Narva Jõesadama sadamakoht on äärmiselt kõrge muinsus- ja ajaloolise väärtusega keskkond Narva ja Ivangorodi linnade vahel Narva jõe kanjoni alamjooksul. Kulgu sadama sadamakoht on Narva linna kontekstis äärmiselt vaikne ja rahulik loodukeskkond, mille kasutus sadamkohana tuleneb eelkõige Narva veehoidla olemasolust, s.o. Narva jõe veetaseme paisutusest Narva jõe kanjoni ülemjooksul. Seega,

Narva sadamate arenduse väärtuslikud keskkonnad on Narva Jõesadama ja Kulgu sadama sadamakohad.

Narva sadamate korral on arenduse väärtuslikeks subjektideks kindlasti isikud, kes kasutavad sadamate infrastruktuure neile varem pakutud ja jätkuvalt pakutavatel eksklusiivsetel tingimustel ja/või hakkavad seda tegema tulevikus ning kelle kaastöö on Arendajale oluline ja kellel lasub seetõttu arenduse kaasvastutuse oluline osa. Seega,

Narva sadamate arenduse väärtuslikud subjektid on käesoleval hetkel Narva Spordikool Energia ja Narva Noorte Meremeeste Klubi.

Kuna kliendi hinnang on see, mis loeb, siis on kliendile orienteeritus paratamatud, sest mitte ükski turg ei ole kunagi midagi ise ostnud. Oluline on siinjuures arendustegevuse alguses jälgida, et kliendile pakutav oleks, vaatamata konkurentide puudumisele Venemaa kaldal, rõhutatult soodne. Kliendid on siinjuures noorsootööga liitunud alaealised, harrastus- ja saavutussportlased, veel vaba aega veetvad isikud ja turistid, aga ka need linna elanikud ja külalised, kes viibivad sadamate lähistel, nähes või jälgides sadamates toimuvat (s.h. Venemaa kaldalt ja veelt), kuigi nad sadamatest (veel) teenust ei osta.

Narva sadamate arenduse juures on vaieldamatult tähtsad ka igapäevased keskkonnanahoiu- ja sotsiaalsed aspektid, alates sadamate juurdepääsude, tehnovarustuste ja sadamaalade korrashoiust, informatsiooniedastusest, s.h. internetikeskkond ja kaasaegsed kasutajarakendused ning lõpetades sadamates tegutsevate Arendaja ja väärtuslike subjektide koosseisuliste töötajate riietusega, töövahenditega ja kliendisõbralikkusega. Kõigel sellel on äärmiselt oluline mõju kliendi huvile, möödakäija respektile, arendustegevuse mainele ning sadamate arendustegevuse rahastamiseks vajalike otsuste saamisele.

Seega, kliendid soovivad head kvaliteeti, head teenindust ja head väärtust.

Narva sadamate arenduse väärtuslik ühisosa on kvaliteetne, hea teenindustasemega ja väärtuslik klienditeenindus.

Et arendustegevus oleks edukas ja missiooni kohaselt saavutatu parim võimalik, peavad Arendaja ja väärtuslikud subjektid tegutsema arenduse väärtuslikel objektidel ja väärtuslikes keskkondades arenduse kontseptuaalsete tingimuste (missiooni) kohaselt kliendi huvides, neid tingimusi üheski aspektis ja etapis eiramata. Arendustegevuse strateegilised eesmärgid ongi seatud ja valikud tehtud võimalikult suure väärtusliku ühisosa saavutamise nimel. Seega,

Narva sadamate arenduse strateegilised eesmärgid ja valikud on tehtud Arendaja ja väärtuslike subjektide poolt väärtuslikel objektidel ja väärtuslikes keskkondades suurima võimaliku väärtusliku ühisosa saavutamise nimel.

Arendustegevuse strateegilised eesmärgid on seatud ja valikud tehtud:

- Lähtuvalt arendaja poolsete ressursside kasutuse prioriteetsusest p. 5.2,
- kliendi teenindamise kontekstis punktis 5.3,
- tehiskeskkonna arenduse kontekstis punktis 5.4,
- looduskeskkonna kontekstis punktis 5.5,
- teiste isikute omandi ja vara kontekstis punktis 5.6,
- siseveetee arenduse kontekstis punktis 5.7,
- rahastamise kontekstis punktis 5.8,

samuti arendustegevuse perioodide lõikes:

- arenduse I etapis (lähem perspektiiv),
- arenduse II etapis (kaugem perspektiiv),

- arenduse I etapis (väga kauge perspektiiv).

Väärtuslike ühisosade ulatuslikuma saavutamise nimel peab Arendaja strateegilisi eesmärgid ja valikuid erinevates kontekstides käsitlema viisil, mis seob ressursside kasutuse prioriteedi kõigi strateegiliste eesmärkidega ja valikutega arenduse etapiti arendatavates sadamates ja nende osades.

5.2

Arendaja poolsete ressursside kasutuse prioriteet

Kliendi olemasolu korral on eduka arendustegevuse põhieelduseks arenduse ressurssidega katmine.

Vaba aja veetmine ja turism veel ning veesport on läbi pika ajaloo arenenud veeteede, sadamate, veespordirajatiste jms. arenduse kaudu, avaldades märkimisväärset mõju nii linnakodanike elukvaliteedile kui ka linnade külastatavusele ja veespordialadel saavutatule.

Kui harrastussport on oma olemuselt valdavalt lokaalse ulatusega tegevus, siis vaba aja veetmine ja turism veel on oma olemuselt regionaalse ulatusega tegevused, liikumisharrastuse kandepinnalt väljakasvav tippsport aga ülemaailmse ulatusega ja väga olulise mõjuga tegevus.

Samas tuleb tõdeda, et vaid väga suurte linnade keskuses asuvad suured väikelaevasadamad ja multifunktsionaalsed spordirajatised on võimelised toime tulema oma tegevus- ja investeerimiskulude katmisega. Peaaegu eranditult vajavad arendustuge väikelinnade sadamad ja veespordirajatised, mis toetavadki vaba aja veetmist, turismi, harrastus- ja tippsporti veel. Selline väikelinn on ka Narva.

Vaatamata ajalooliste sadamakohtade olemasolule ei ole kaasaegses Narvas veel arvestataval viisil tegutsevad sadamaid ning nende rahastamise vajadused on kõrged. Sadamate puudumise põhjused on äärmiselt objektiivsed ning nendest tulenevad tagajärjed avalduvad veel mitmekümne aasta vältel ka tuleviku Narvas ja samuti Eesti Vabariigis tervikuna. Vaieldamatult on see nii ka Narva-Jõesuu ja Ivangorodi sadamate korral - kogu Narva jõe Soome lahega seotud laevatatava osa areaalis.

Seega, eduka arendustegevuse eelduseks on väikelinnas nagu Narva, Arendaja poolne ressursside suunamine arendustegevusse ning kuna arenduse mahaajäämus on ilmselge, siis tuleb sadamate arenduse rahastamine seada prioriteetseks, kuni mahajäämus võrreldes linna muu infrastruktuuri arendusega on likvideeritud.

Arendaja poolne ressursside suunamine Narva Jõesadama ja Kulgu sadama kui Narva linna infrastruktuuri väärtuslike objektide arendusse on igati põhjendatud.

Arendaja poolne ressursside prioriteetne suunamine Narva Jõesadama ja Kulgu sadama lähema kümne aasta arendusse on vajalik nende sadamate arenduse olulise mahajäämuse tõttu.

5.3

Strateegilised eesmärgid ja valikud kliendi teenindamise kontekstis

Arendustegevuse strateegiliseks eesmärgiks on Narva sadamate kasutajatele vaba-aja veetmise, turismi-, noorsootöö- ja sportimisvõimaluse soodsatel tingimustel tagamine, samuti rahvusvahelisele kogemusele vastava hea teenindustame saavutamine ja selle hoidmine.

Tulemuslikkuse saavutamiseks saab Arendaja teha vaid järgmised strateegilised valikud:

- Arendaja on orienteeritud kliendisõbralikule ja –kesksele, rahvusvahelisele kogemusele ja teenindustasemele vastavale kvaliteetsele teenindamisele.
- Arendaja poolt pakutav on vastav linna kodanike ja külaliste vajadustele.
- Arendaja teostab klientide vajaduste ja ootuste selgitamiseks, trendide hindamiseks ja kõige selle õigeaegseks arvessevõtmiseks järjekindlalt kasutajauuringuid ning analüüsib nende tulemusi.
- Arendaja peab hoolt kandma selle eest, et mistahes intsidendi korral on ta võimeline abistama sadamasse suundujat või sadamast lahkujat nii Narva sadamates kui ka siseveeteel kogu Narva jõe ulatuses, samuti väikelaevade üleveol siseveeteede sadamatesse.
- Arendaja kannab hoolt selle eest, et kasutaja saaks sadamate ja seal pakutavate teenuste kohta informatsiooni kõigi kättesaadavate infokanalite kaudu, et see informatsioon oleks tõene, atraktiivne, rahvusvahelisele kogemusele ja tunnustatud tasemele toetuv, sõbralik ning külastatavuse tõusule orienteeritud.
- Arendaja teeb arendsue väärtuslike subjektidega koostööd, mille tulemuslikkus vastab käesoleva strateegilise eesmärgi strateegilistes valikutes loetletule.
- Arendaja poolt sadamates pakutavava hind on soodne ja selle peavad tagama ka arenduse väärtuslikud subjektid.

5.4

Strateegilised eesmärgid ja valikud tehiskeskkonna arenduse kontekstis

Arendustegevuse strateegiliseks eesmärgiks on klientide teenindamiseks vajaliku tehiskeskkonna etapiviisiline arendamine ja heas kasutuskorras hoidmine.

Tulemuslikkuse saavutamiseks saab Arendaja teha vaid järgmised strateegilised valikud:

- Arendaja kannab hoolt selle eest, et sadamate tehiskeskkonna arendus toimuks õigeaegselt ja asjakohases mahus ning et rekonstrueeritud ja laiendatud tehiskeskkond oleks hooldatud, kvaliteetne ja pikaajaline.

- Arendaja kannab hoolt selle eest, et sadamates tegutsevad kool ja klubi saavad oma tegevust jätkata ja tegevust edasi arendada ning et nende käsutuses on selgelt piiritletud võimalused, et nad on oma tegevuses arenduse väärtuslike objekti kasutusel sihipärased, samuti täiel määral vastutavad oma tegevuse ja tagajärgede eest.
- Arendaja kannab, sõltumata vähesest külastatavusest arenduse algaastatel, hoolt selle eest, et huvilaevade ja matkelaevade teenindamiseks vajalik tehiskeskond vastab rahvusvahelise veeliikluse kogemusele ja teenindustasemele.
- Arendaja kannab hoolt selle eest, et sadamate juurdepääsuteed (eelkõige Sadama tee ja Kulgu tee) saaksid õigeaegselt rekonstrueeritud ja hoitud linna väravatele vastavas korras ning et tehnovarustuste võimsus on piisav klientide teenindamiseks rahvusvaheliselt tunnustatud tasemel.

5.5

Strateegilised eesmärgid ja valikud looduskeskkonna kontekstis

Arendustegevuse strateegiliseks eesmärgiks on sadamate keskkonnasäästlik arendus.

Tulemuslikkuse saavutamiseks saab Arendaja teha vaid järgmise strateegilise valiku:

- Arendaja peab hoolt kandma selle eest, et sadamate arenduse käigus rekonstrueeritud ja laiendatud tehiskeskkonna mistahes mõju looduskeskkonnale ja inimesele leiaks mõistlikul viisil leevendamist, kui selleks on tekkinud vajadus.

5.6

Strateegilised eesmärgid ja valikud teiste isikute omandi ja vara kontekstis

Arendustegevuse strateegiliseks eesmärgiks on sadamate arendus teiste isikute omandit ja vara kahjustamata.

Tulemuslikkuse saavutamiseks saab Arendaja teha vaid järgmise strateegilise valiku:

- Arendaja peab hoolt kandma selle eest, et sadamate arenduse käigus rekonstrueeritud ja laiendatud tehiskeskkonna arendamisel ja kasutamisel järgitakse põhimõtet, mille kohaselt on igaühe omand puutumatu ja võrdselt kaitstud.

5.7

Strateegilised eesmärgid ja valikud siseveetee arenduse kontekstis

Arendustegevuse strateegiliseks eesmärgiks on Narva sadamate arendamine siseveetee kontekstis ja sellega siseveetee arendusest kasu saamine.

Tulemuslikkuse saavutamiseks saab Arendaja teha vaid järgmised strateegilised valikud:

- Arendaja peab jälgima ja järgima Eesti siseveete arenduses toimuvat ning ära kasutama sellest tulenevad võimalused, saavutamaks võtmepositsioone siseveete Narva jõe kanjoni ja Narva veehoidla piirkonnas.
- Arendaja koostöövalmidus peab võimaldama Narva sadamatesse väikelaevaslippide ja sellega kaasnevate rajatiste rahastamist ja rajamist Eesti siseveete arenduse raames.
- Arendaja peab hoolt kandma selle eest, et oleks võimalik Narva linna tänavate ja teede kasutamine väikelaevade üleveoks Narva Jõesadamast Eesti siseveete teistesse sadamatesse, s.h. Kulgu sadamasse.
- Arendaja peab koostööd tegema Narva jõe Venemaa kaldale rajatavate sadamatega, saavutamaks sadamate võistlevast arendusest parimaid võimalikke tulemusi.

5.8

Strateegilised eesmärgid ja valikud arenduse rahastamise kontekstis

Arendustegevuse strateegiliseks eesmärgiks on Narva sadamate arendustegevuste põhjendatud, piisav ja õigeaegne rahastamine.

Tulemuslikkuse saavutamiseks saab Arendaja teha vaid järgmised strateegilised valikud:

- Arendaja peab sadamate arendust rahastama põhjendatud ulatuses, vajadusel selleks kaasama teisi isikuid.
- Arendaja peab tegelema sadamate arenduse rahastamisega õigeaegselt.
- Arendaja ei või rahanappuses teha rahastamisest loobumise otsust, kui rahastamise vajadus on edasilükkamatu.

5.9

Strateegilised eesmärgid ja valikud Narva sadamate arenduse I etapis (lähem perspektiiv)

Teades, et Arendaja ootused on olnud suured just turismi osas, tuleb siiski käesoleva majandiskriisi tingimustes algava arenduse 1 etapi perioodil eeldada, et turismi osas külastatavus veel oluliselt ei tõuse. Küll aga tuleb teha kõik selleks, et I etapi perioodil oleks võimalik valmistuda turismi vastuvõtuks oluliselt ulatuslikumalt, kui seda on tehtud varem.

I etapi arendustegevus peab looma platvormi edasiarendusele ning valmistama ette kõigi edasiarenduse põhisuundade tegevused. I etapi lõppfaasis peab sadamates valitsema edasiarendusvalmidus, mida on kiirelt võimalik realiseerida suunates edasiarendust tegelikele kasvavatele vajadustele vastavalt.

I etapi arendustegevuse planeerimisel eeldatakse, et:

- Arendaja võtab tõsiselt täita sadamate arenduse missiooni kohased kohustused ja alustab sadamates arendustegevust tema poolt ellukutsutud sihtasutuse koordineerimisel.
- Arendaja suudab (sealhulgas koos oma koostööpartneritega) sadamate arendusse suunata vajalikud ressursid.
- Narva veehoidlat ja Peipsi järve ühendav veetee on püsivalt läbitav väikelaevadele süvisega kuni 0,7 m (Veeteede Ameti arendus üldkasutataval siseveeteel).
- Narva Jõesadamasse ehitatakse välja väikelaevaslipp väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m (Veeteede Ameti arendus üldkasutataval siseveeteel).

Arendsue I etapi strateegilised eesmärgid on:

- **noorsootöö ja spordi jätkuv toetamine sadamates ning arendustegevused, mille algus on tehtud juba käesoleva arengukava koostamise ajal ja ka enne seda;**
- **sadamate ettevalmistamine mõõduka vaba aja veetmise ja turismi vastuvõtuks.**

Tulemuslikkuse saavutamiseks teeb Arendaja järgmised strateegilised valikud:

- Arendaja teostab sadamate arenduse ettevalmistamiseks vajalikud üldised tegevused.
- Arendaja ehitab välja või rekonstrueerib sadamate üldkasutatavad rajatised ja laevateeninduse sadamaosad, rajab kaatrislipid, soetab sadamate teeninduspaadid ja väikelaevade veoki.
- Arendaja leiab, et Narva Spordikooli Energia Sõudebaas ja Narva Noorte Meremeeste Klubi on sadamate jätkuvad kasutajad, kuna nad on Arendajale teatanud, et soovivad jätkata ka järgneval aastakümnel, s.o. oluline osa sadamate infrastruktuurist on olnud ja on jätkuvalt noorsootöö ja spordi teenistuses.
- Arendaja toetab ka teiste väärtuslike subjektide tegevust sadamates (kui neid on).
- Arendaja ehitab Narva Jõesadamasse ühe matkelaeva vastuvõtuks vajalikud rajatised ning seda võimalust kasutab Narva sadamaid külastama hakkav esimene matkelaev.
- Arendaja valmistab Narva sadamad ette vähemalt 30 väikelaeva samaaegseks vastuvõtuks, s.h. mõlemasse sadamasse vähemalt 15 kohta.
- Arendaja eeldab, Narva linna elanikkond võtab omaks pakutava vaba aja veetmise võimaluse kergedel ujuvvahenditel eelkõige Narva veehoidlal ja hakkab selleks kasutama Kulgu sadamat, kui I etapi mahus on sinna loodud selleks vajalikud võimalused.

5.10

Strateegilised eesmärgid ja valikud Narva sadamate arenduse II etapis (kaugem perspektiiv)

Sadamate arenduse II etappi iseloomustab I etapis saavutatud edasiarendusvalmiduse suunamine tegelike kasvavate vajaduste kohaselt. II etapis tehtavas peegeldub I etapi edukus ja tulemuslikkus.

II etapi arendustegevuse planeerimisel eeldatakse, et:

- Arendajal on sadamate I etapi arendustegevuse kogemus, millele tuginedes suudab sihtasutus sadamate arendustegevust järgnevatel aastatel sihikindlalt ja veendunult suunata.
- Arendaja on asunud teostama uuringuid, mille tulemuste analüüs võimaldab konkretiseerida järgnevatel aastatel arendustegevust ja näha paremini tegelikke vajadusi.
- Arendaja suudab (sealhulgas koos oma koostööpartneritega) sadamate arendusse endiselt suunata vajalikud ressursid.
- Narva veehoidlat ja Peipsi järve ühendav veetee on olnud püsivalt läbitav väikelaevadele süvisega kuni 0,7 m ning on valminud või valmimas laevalüüsid Omuti kärestikes, mille tulemusena on võimalik pakkuda veeliiklusvõimalust väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m.
- Kulgu sadamasse on välja ehitatud või ehitamisel väikelaevaslipp väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m (Veeteede Ameti arendus üldkasutataval siseveeteel).

Arendsue II etapi strateegilised eesmärgid on:

- **noorsootöö ja spordi jätkuv toetamine koos täiendava infrastruktuuri kasutuselevõtuga sadamates;**
- **sadamate laiendamine ulatuslikuma vaba aja veetmise ja turismi vastuvõtuks.**

Tulemuslikkuse saavutamiseks teeb Arendaja järgmised strateegilised valikud:

- Arendaja toetab Narva Spordikooli Energia Sõudebaasi ja Narva Noorte Meremeeste Klubi arendust, sest nad on sadamate jätkuvad kasutajad ning nad on Arendajale teatanud, et soovivad jätkata ka järgneval aastakümnel, s.o. oluline osa sadamate infrastruktuurist on olnud ja on jätkuvalt noorsootöö ja spordi teenistuses.
- Arendaja toetab ka teiste väärtuslike subjektide tegevust sadamates (kui neid on).
- Arendaja on veendunud selles, et Narva linna elanikkond on omaks võtnud vaba aja veetmise võimaluse kergetel ujuvvahenditel Narva veehoidlal ja hakanud selleks kasutama Kulgu sadamat, kuhu luuakse selleks täiendavaid võimalusi (kergete ujuvvahendiste kaldaala on laiendatud vajadustele vastavalt).

- Arendaja kohaldab Narva Jõesadama teise matkelaeva vastuvõtuks ja ka Kulgu sadama esimese matkelaeva vastuvõtuks.
- Arendaja soetab Narva Jõesadama Matkelaevade sadamaosa kasutamiseks matkelaeva, kuna ei ole leidunud ettevõtjat, kes oleks asunud klientidele matkelaevaga reise pakkuma arenduse I etapis.
- Arendaja valmistab Narva sadamad ette veel vähemalt 30 väikelaeva samaaegseks vastuvõtuks, s.h. mõlemasse sadamasse vähemalt 15 kohta. Narva sadamates on nüüd vähemalt 60 kohta väikelaeva samaaegseks vastuvõtuks, s.h. vähemalt 30 kohta mõlemas sadamas.

I etapi arendustegevuse ebaõnnestumise korral on tõenäoline, et II etapis tehtava mahtu tuleb vähendada, kuna edasiarendusvalmidus ei ole olnud piisav – linna elanik ja külaline ei ole kogenud Narva sadamates pakutavat ning ei külasta neid eeldatud sagedusega.

5.11

Strateegilised eesmärgid ja valikud Narva sadamate arenduse III etapis (väga kauge perspektiiv)

Sadamate arenduse III etappi iseloomustab I ja II etapis saavutatud arenduse suunamine kasvavate vajaduste kohaselt. III etapis tehtavas peegeldub I ja II etapi edukus ja tulemuslikkus.

III etapi arendustegevuse planeerimisel eeldatakse, et:

- Arendajal on sadamate arenduse 10-e aastane kogemus, millele tuginedes suudetakse arendustegevust planeerida juba pikaks perioodiks ning kaasa rääkida siseveete Narva jõe piirkondade arendusel.
- Arendaja on juba aastaid teostanud uuringuid, mille tulemuste analüüs võimaldab teha kaugemale ulatuvaid prognoose ja abistada muuhulgas ka teisi arendajaid, kellega koostöös laienevad sadamad, tõuseb nendes pakutavate teenuste kvaliteet ning sadamate arendusest saadav tulu.
- Arendaja suudab sadamatesse investeerida (sealhulgas koos koostööpartneritega) sadamate arenduseks vajalikud summad.
- Narva veehoidlat ja Peipsi järve ühendav veeteel on nüüd püsivalt läbitav väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m (Veeteede Ameti arendus üldkasutataval siseveeteel).
- Rajatud, rajamisel või ettevalmistamisel on Narva Jõesadamad (ja Ivangorodi sadamad) Narva veehoidlaga ühendav väikelaevateel koos vajalike lüüsidega/tõstukitega (Veeteede Ameti arendus üldkasutataval siseveeteel, eeldatavasti koostöös Venemaaga).

Arenduse III etapi strateegilised eesmärgid on:

- **noorsootöö ja spordi jätkuv toetamine koos täiendava infrastruktuuri kasutuselevõtuks sadamates;**
- **sadamate laiendamine väga ulatusliku vaba aja veetmise ja turismi vastuvõtuks.**

Tulemuslikkuse saavutamiseks saab Arendaja teha järgmised strateegilised valikud:

- Narva Spordikooli Energia Sõudebaas ja Narva Noorte Meremeeste Klubi on sadamate jätkuvad kasutajad ning Arendaja toetab nende tegevust.
- Arendaja toetab ka teiste väärtuslike subjektide tegevust sadamates (kui neid on).
- Narva linna elanikkond veedab rohkelt vaba aega kergetel ujuvvahenditel eelkõige Narva veehoidlal ja kasutab selleks Kulgu sadamat, mistõttu Arendaja jätkab selleks vajaliku tehiskeskkonna laiendamist.
- Arendaja laiendab väikelaevade vastuvõtuvõimalusi sadamates.

Narva Sadamate Arengukava

Osa 6

Projektid, rutiinid ja uuendused

Sisukord:

6.1

Kaasrahastamise projektid

6.2

Arenduse töömahukad rutiinid

6.3

Arendustegevuse ulatuslikum uuendus

6.1

Kaasrahastamise projektid

Valdav osa tegutsevatest huvilaevasadamatest ja spordirajatistest vajavad arenduskulude katteks tagastamatut abi ning Arendajatel, kes valdavalt on kohalikud omavalitsused ja/või riiklikud institutsioonid, ressursse selleks ei piisa.

Kuna vaba aja veetmine, turism ja veesport on läbi pika ajaloo arenenud veeteede, sadamate, veespordirajatiste jms. arenduse kaudu ning avaldanud märkimisväärsed mõju nii linnakodanike elukvaliteedile kui ka linnade külastatavusele ja veespordialadel saavutatule, mõistetakse tagastamatu abi vajadust kaasaegses rahvusvahelises kontekstis ning projektid on kaasrahastatavad eelkõige **riiklike ja rahvusvaheliste fondide toel**. Need fondid on tavaliselt meetmepõhised ning sadamate arenduseks leidub tavaliselt fondide kasutuse võimalusi, ka siis kui tegemist ei ole rentaablite arendustegevustega.

Mõnedel juhtudel ja väiksemas ulatuses tuleb kõne alla ka **ettevõtete toetus** huvilaevasadamate ja spordirajatiste rahastamisele, kuid siinjuures on oluline teada, et ettevõtted saavad arendustegevust kaasrahastada vaid siis, kui ettevõtted saavad selle kaudu teostada mainekujundust ja edukamat müüki. Seega, ettevõtjatelt saab toetust taodelda eelkõige järgmiselt:

- Kuna liikumisharrastus on oma olemuselt valdavalt lokaalse ulatusega ja mõjuga tegevus, siis siin tuleks teema- või projektipõhiselt toetust taodelda kohalikule turule suunatud toodete tarnijatelt.
- Kuna vaba aja veetmine ja turism veel on oma olemuselt regionaalse ulatusega ja mõjuga tegevused, siis siin tuleks teema- või projektipõhiselt toetust taodelda kohalikule ja regiooni rahvusvahelisele turule suunatud toodete tarnijatelt.
- Kuna liikumisharrastuse kandepinnalt väljakasvav saavutussport selle tipptasemel tulemustega on ülemaailmse ulatusega ja väga olulise mõjuga tegevus, siis siin tuleks teema- ja projektipõhiselt toetust taodelda kohalikule ja laiale rahvusvahelisele turule suunatud toodete tarnijatelt.

Erandeid esineb siin harva või kui esineb, siis see toetus ei ole suunatud ettevõtte omanikele tulu teenimisele ning seetõttu ulatusik.

Narva sadamatel on arendustegevuse mõju ulatuse kontekstis mitu väga olulist eelist:

- Sadamad ongi kavandatud teenindama vaba-aja veetmist, turismi, liikumisharrastust ja saavutussporti.
- Sadamates ongi juba aastaid tegutsenud liikumisharrastust ja saavutussporti arendavad kool ja klubi.
- Sadamad paiknevadki Eesti kontekstis piisavalt suure elanikkonnaga linnas.
- Sadamad paiknevadki rahvusvahelise koostöö edendamiseks äärmiselt sobivas regioonis.

Eeltoodust järeldub, et Narva sadamatel ongi vaba-aja veetmise, turismi, liikumisharrastuse ja saavutusspordi edendamisel täita oluline roll nii Narva linna

kui selle lähipiirkonna (s.h. Ivangorod Venemaal) arengus. Selle rolli täitmise saab rakendada sadamate arenduse teenistusse, sest ulatusliku ja olulise positiivse mõjuga tegevused, s.h. eriti rahvusvahelise ulatusega tegevused, saavad olla ka atraktiivsed rahastamise seisukohalt.

Seega,

Narva sadamates arendatavate tegevuste toetamiseks on võimalik kaasrahastamine, kusjuures arendustegevuse seisukohalt ei ole oluline, kas selle toetuse saab Arendaja või väärtuslik subjekt, kui Arendaja ja väärtusliku subjekti vahel on sõlmitud vastavad rahaliste toetuste sihtotstarbelise kasutuse kokkulepped.

Kaasrahastamist tuleks taodelda:

- Narva sadamate tehiskeskkonna arenduseks eelkõige riiklikest ja rahvusvahelistest fondidest,
- Narva sadamates toimuvate tegevuste rahastamiseks eelkõige ettevõtjatelt.

Vältida tuleb laenude võtmist.

Kaasrahastamiseks on vajalik projektide koostamine, mis võtavad arvesse kaasrahastaja huvi ja tema poolt seatavad kaasrahastamise tingimused.

Võib arvata, et Narva sadamate arendusprojektide paketi ideaallahenduseks on vaid kahe arendusetapi keskse projekti koostamine:

- Narva sadamate arenduse I etapi projekt, välja arvatud tegevused (projektid), mis on juba rahastamisele või menetlusse võetud;
- Narva sadamate arenduse II etapi projekt.

Narva sadamate arendusprojektide paketi mõistlikuks (piisavalt heaks) lahenduseks tuleb lugeda sadamaosade arendusetappide kesksel projektide koostamist, näiteks:

- Narva Jõesadama Huvilaevade sadamaosa arenduse I etapp,
- Kulgu sadama üldkasutatava infrastruktuuri arenduse I etapp

jne.

Narva linnas käimas olevatest projektidest on 2009 aprillis positiivset rahastusotsust saanud projekt „Narva jõe sadama infrastruktuuri arendamine ja reisijatemahutavuse suurendamine läbi ujuvkai soetamise ja randumiskohtade korraldamise ning sadama territooriumi rekonstrueerimise ja heakorrastamise“. Projekt on saanud toetust perioodi 2007-2013 struktuuritoetuste meetmest „Piirkondade konkurentsivõime tugevdamine“; projekti maksumus on kokku 23 208 116,75 krooni, sellest rahastatakse Piirkondade konkurentsivõime tugevdamise meetmest 18 103 993,64 krooni.

Projekti üldeesmärgiks on Narva ja Ida-Virumaa konkurentsivõime tugevdamine veeturismi potentsiaali arendamise kaudu ning Narva infrastruktuuriliste takistuste kõrvaldamine, tagamaks jahtide ja väikelaevade liikumise Soome lahe

ja Peipsi järve vahel. Projekt on suunatud eelkõige sadama infrastruktuuri arendamisele ning näeb ette järgmised investeeringud:

- 6-kohalise ujuvkai paigaldamine (koos olemasoleva ujuvkaiga suurendab see randumiskohtade arvu 10-ni). Randumiskohad varustatakse elektri ja veega vastavalt külalissadamatele esitatavatele nõuetele;
- kahe tõstuki paigaldamine jahtide/väikelaevade veest väljatõstmiseks ja vettelaskmiseks (üks tõstuk Jõesadamasse, teine - Kulgu sadamasse);
- slippide rekonstrueerimine Jõesadamas ja Kulgu sadamas;
- treileri haagise soetamine väikelaevade transportimiseks mööda maismaad;
- Jõesadamas külaliskai juurdesõidutee ehitamine (sadamahoonete ja ravelliini vahel), millega tagatakse ohutum liikumine sadama territooriumil, ajalooliste hoonete säilivus.
- Narva Jõesadama territooriumi osaline rekonstrueerimine ja heakorrastamine.

2010-2013 aastatele plaanitavatest projektidest on vastavalt NLA-le: projekt „Navigatsiooni seadmete paigaldamine Narva jõe Narva/Ivangorodi ja Narva-Jõesuu vahel“ (projekti maksumus kuni 16 miljonit krooni) ning projekt „Development of water tourism Narva River – Peipsi (Chudskoye) Lake“ (projekti maksumus on kuni 8 miljonit krooni). Mõlemad projektid on plaanis arendada rahvusvahelise koostöö toetatavate meetmete abil.

6.2

Arenduse töömahukad rutiinid

Arendustegevuse töömahukaimateks ja sealjuures pingeliseimateks rutiinideks tuleb lugeda:

- projektide komplekteerimisega ja kooskõlastamisega seonduvat,
- hankimisega seonduvat.

Projektide komplekteerimine, kooskõlastamiseks ettevalmistus ja kooskõlastamine ning hangete ettevalmistus, korraldus, hankelepingute sõlmimine ja nende järelevalve on äärmiselt töömahukad, pingelised ja aeganõudvad tegevused. Kuigi nende tegevuste detailsus peab vältima vaidluste teket, tuleb ajalisel planeerimine arvestada vaidluste tekkega ja selle tulemusena menetluste osalise või täieliku tagasipööramisega (menetluste kordamisega).

Projektide komplekteerimine tähendab käesoleva arengukava kontekstis seda, et Osas 7A loetletud arendustegevused koondatakse projektideks Narva sadamate arenduse missiooni, visiooni, strateegiliste eesmärkide ja valikute kohaselt, teostatavust ja etapilisust arvesse võttes ning kaasrahastaja(te) tingimusi rahuldades.

Tegevuste koondamisega projektidesse on võimalik oluliselt vähendada arendustööde koordineerimise edaspidist mahtu ja ajakulu. Projektide efektiivne komplekteerimine on kasulik Arendajale, tema organisatsioonile, kaasrahastaja(te)le ja kooskõlastaja(te)le.

Komplekteeritud projektide põhiselt on otstarbekas ka teostada hanked. Siinjuures tuleb silmas pidada, et hankeid võib ühe rahastamisprojekti raames teostada mitu, kui hanketingimused ei ole piisava täpsusega määratavad projekti esimese ja ka veel järgneva hanke jaoks, sest:

- tellija riskid on liialt kõrged,

- ettevõtjale pandud riskidest tuleneda võiv pakkumushinna tõus on liialt suur,
- pakkumusi laekub tehnilise kirjelduse ebamäärasuse tõttu vähe või ei laeku üldse,

samuti siis, kui projekti osadeks jaotamine võimaldab projekti eesmärgke täita väiksemate kulutustega, s.o. rahastamist otstarbekamalt kasutada.

6.3

Arendustegevuse ulatuslikum uuendus

Arendustegevuse ulatuslikumaks uuenduseks tuleb lugeda vajadust arenguprotsessiga kohanemiseks.

Intensiivne, mahajäämuse likvideerimisele, Arendaja organisatsiooni ellukutsumisele ja selle töösserakendamisele suuntud arendustegevus vajab erilist tähelepanu, mõistmist, põhjalikkust ja järjekindlust.

Arendaja organisatsioon peab arendustegevuse koordineerimise ja sadamate töö korraldamise võtma "õppiva organisatsioonina" ning Arendaja peab suutma sellise organisatsiooniga koostööd teha.

Arendajal tuleb lähiaastatel arenduse edukuse nimel arvestada oluliste sisemiste nihetega:

- kindluse nõudmine peab asenduma keerukuse ja mitmekesisuse aktsepteerimisega selle ärakasutamise suunas;
- vahetult füüsiliselt juhtimiselt enam ideede ja paindliku mõtteviisiga juhtimise suunas;
- loogilise välistamise hindamiselt alternatiivseid ja kompromisse hindava mõtteviisi stimuleerimise poole;
- organisatsiooni struktuuri tähtsuse ülehindamiselt organisatsioonisiseste protsesside tähtsuse mõistmise suunas;
- ettekujutuselt organisatsioonidest kui puhtmehaanilistest struktuuridest nende tajumiseni vastastikku seotud ja sõltuvate inimtegevuse süsteemidena;
- nägemuselt organisatsioonidest kui jäikadest hierarhilistest süsteemidest nende tajumiseni keerukate kohanemis- ja õppimisvõimeliste süsteemidena;
- arvuka juhtide tasandi vajalikkuse aktsepteerimiselt isejuhtivate, vertikaalset juhtimist mittevajavate töörühmade tunnustamise suunas;
- kindlalt piiritletud funktsionaalsetelt rühmadelt laiemat tervikut hõlmava tööstiili ja mõtlemise tunnustamise poole;
- ametnike ümberkujunemine õppiva organisatsiooniga koostööd tegevateks aktiivseteks ja hinnatud partneriteks.

Arendaja organisatsiooni töötajad ja juhid peavad Narva sadamate arenduse missiooni täitmisel ja sadamate töös mõistma ja ära kasutama kõike seda, mis viib sadamate arenduse väärtusliku ühisosa saavutamisele. Neid nõuded on loetletud Osas 8. Võib eeldada, et ellukutsutav organisatsioon on selleks võimeline, kui tema töötajad hoolikalt valitakse.

Võib väita, et just nimelt Arendaja sisemised nihked tema organisatsiooniga koostöös tagavad Narva sadamate arenduse edukuse, sest kui organisatsioon ei tegutse piisavalt õigeaegselt ja asjakohaselt ning kui organisatsioonil ei jätku võimekust, peab Arendaja ise tema organisatsioonis muudatused sisse viima.

Arendaja peab läbi Narva sadamate arenduse seire suutma olukorda tajuda ja muuta.

Narva Sadamate Arengukava Osa 7

Tegevus- ja ressursikava

Narva sadamate arenduse tegevus- ja ressursikava koostamisel on aluseks võetud:

- sadamate arenduse missioon (Osas 3),
- sadamate visioonid (Osades 4, 4A ja 4B),
- sadamate arenduse strateegilised eesmärgid ja valikud (Osas 5),

samuti:

- sadamate olukorrast tulenev (Osades 1, 1A ja 1B),
- sadamate arendsue ajenditest tulenev (Osas 2).

Tegevus- ja ressursikava arvestab käesoleva arengukava koostamise ajaks Narva sadamate arendamise käigus tehtud projekteerimistööde valmidusega.

Tegevus- ja ressursikava ei arvesta sellekohaste tegevuste komplekteerimisega projektide koosseisu ning nendele projektidele vastavate hangete ettevalmistust nii rahastamise kui ka ehituse ja seadmete hankimiseks. Projektide komplekteerimisega ja hangete ettevalmistusega tegeleb Arendaja organisatsiooni tööplaanide koostamise ja täitmise käigus ning sellega seonduvad kulud lisatakse organisatsiooni tegevusukuludele ja/või arendustegevuse eelarvele (vastavalt Arendaja poolt organisatsioonile antavale juhisele).

Tegevuskava on esitatud arendustegevuste loetelu kujul **Osas 7A** (tekst) ning ressursikava arendustegevuste eelarve kujul **Osas 7B** (tabel).

Arendustegevuste loetelu sisaldab tegevuste tähistust ja üldnimetust, tegevustes sisalduvate ülesannete loetelu, tegevuste tulemusena saavutatavat, täiendavaid tingimusi ja iseloomulikke tehnilisi näitajaid (lisaks sadamate visioonides Osades 4, 4A ja 4B esitatule).

Arendustegevuste eelarve sisaldab tegevuste tähistust ja nimetusi ning nende teostamiseks planeeritud käibemaksuga summasid lähema viie aasta lõikes (2009-2013), sellele perioodile järgneval viiel aastal (2014-2018) kokku ning tegevuste teostamiseks kokku.

Eelarves sisalduvad summad on hinnatud seisuga aprill 2009. Eelarves sisalduvaid summasid tuleb edaspidi korrigeerida turuhinna kujunemisele vastavaks. Kuna arengukava koostamise ajal valitseva majandsukriisi tõttu on

eelarves toodud hinnad madalad, siis võib eeldada, et eelarve summasid tuleb edaspidi korrigeerida tõusu suunas.

Tegevus- ja ressursikava on aluseks Arendaja ja tema organisatsiooni tegevuste eelarvete iga-aastasele koostamisele. Seega,

tegevus- ja ressursikava vajavad kaasajastamist arendustegevuse igal järgneval aastal.

Narva Sadamate Arengukava Osa 7A

Arendustegevuste loetelu

Sisukord:

Üldist

1

Tegevuste tähistusviis

2

Narva sadamate ühised arendustegevused

3

Veeteede Ameti arendustegevused Narva sadamates

4

Narva Jõesadama arendustegevused

- 4.1 Üldised tegevused ja üldkasutatavad rajatised
- 4.2 Laevateeninduse sadamaosa
- 4.3 Matkelaevade sadamaosa
- 4.4 Huvilaevade sadamaosa
- 4.5 Narva Spordikooli Energia sõudebaasi sadamaosa
- 4.6 Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa

5

Kulgu sadama arendustegevused

- 5.1 Üldised tegevused ja üldkasutatavad rajatised
- 5.2 Laevateeninduse sadamaosa
- 5.3 Matkelaevade sadamaosa
- 5.4 Huvilaevade sadamaosa väiksematele alustele
- 5.5 Huvilaevade sadamaosa suurematele alustele
- 5.6 Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa

Üldist

Narva sadamate arendustegevuste loetelu koostamisel on lähtutud põhimõtetest, mida kirjeldab Narva Sadamate Arengukava Osa 7 Tegevus- ja ressursikava.

Arendustegevuste loetelu sisaldab Arendaja tegevusi (v.a. punktis 3) ning on pidevalt korrigeeritav ja täiendatav dokument.

Narva sadamate arendustegevuste loetelu esmaversiooni on koostanud ehitusinsener Aavo Raig.

1 Tegevuste tähistusviis

Narva sadamate tegevuskava koostamisel ja ülesannete spetsifitseerimisel on kasutusele võetud tähised, milles sisaldub sadama, sadamaosa, arendustegevuse ja selle teostamise perioodi informatsioon. Tähis koosneb tähtedest ja numbritest.

Sadamate tähistus

Sadama tähistuseks kasutatakse tähises esimesel kohal asuvat tähte järgmiselt:

- N – Narva sadamad tervikuna
- J – Narva Jõesadam
- K – Kulgu sadam

Siseveetee tähis

Narva sadamatele osutatava Veeteede Ameti poolse arendustegevuse toetuse korral on kasutusel tähis V, mis viitab Eesti Siseveetee Arengukontseptsiooni kohasele tegevusele üldkasutatava veetee arendamisel.

Sadamaosade tähistus

Sadama tähistuseks kasutatakse tähises teisel kohal asuvat tähte järgmiselt:

- Ü – Sadama üldised tegevused ja üldkasutatavad rajatised
- L – Laevateeninduse sadamaosa
- M – Matkelaevade sadamaosa
- H – Huvilaevade sadamaosa
- K – Narva Noorte Meremeeste Klubi kasutuses olev sadamaosa
- S – Narva Spordikooli Energia kasutuses olev sadamaosa
- R – Riiklike institutsioonide sadamaosa

Teise tähe puudumine tähises tähendab seda, et tegemist on Narva sadamate arendust tervikuna puudutava tegevusega.

Tegevuste numeratsioon

Sadamate arendustegevusi tähistatakse järjekorranumbritega sadamat ja sadamaosa tähistavate tähtede järel.

Arendusperioodi tähistus

Sadamate arendusperioode tähistatakse numbritega arendustegevuse numeratsiooni järel:

- 1 – etapp 1: lähem perspektiiv (5 a, lähteaasta 2009)
- 2 – etapp 2: kaugem perspektiiv (10 a, lähteaasta 2009)
- 3 – etapp 3: väga kaugem perspektiiv (25 a, lähteaasta 2009)

2

N: Narva sadamate ühised arendustegevused

Narva sadamate ühisteks arendustegevusteks on eelkõige Narva Jõesadamat ja Kulgu sadamat kui ühtset tervikut haaravad arendus- ja koostööalased tegevused. Need tegevused sisaldavad hulgaliselt tegevusi, milliste järgimine on oluline arenduse juhtimiseks, koordineerimiseks, vajalike ressursside kasutuse suunamiseks ja seireks.

Osa Narva sadamate ühistest arendustegevustest läbivad lähemat, kaugemat ja väga kaugem perspektiivi, mistõttu neid ei ole kirjeldatud etapiti, kuid nende tegevustega tuleb alustada kohe I etapi alul.

Osa tegevusi on suunatud Narva Jõesadama ja Kulgu sadama ühendusteede rekonstrueerimisele. Need tegevused on samuti planeeritud I etappi ja edasilükkamatud. Erandiks võib olla asjaolu, et nende teede rekonstrueerimisega on juba arvestatud teistes tegevus- ja ressursikavades. Nendest tegevustest võib käesolevas arengukavas loobuda, kui on kindel, et ühendusteede rekonstrueerimine on planeeritud lähiaastatele teistes tegevus- ja ressursikavades ning sadamate vajadustele vastav.

Narva sadamate ühised arendustegevused on alljärgnevad.

N-11: Narva sadamaid arendav organisatsioon ja ressursid

Tegevus sisaldab Narva linna omavalitsuse organisatsiooni tegevuse alustamist, selle käsutusse ressursside määramist ning jätkuvat tegutsemist, suunamaks Narva sadamate arendust ja opereerimist.

Eeldatavasti ei ole organisatsioonil võimalik tegevust omal jõul rahastada, kuna tal puudub selleks vajalik müük. Organisatsiooni tegevuse alustamiseks on vajalik Narva linna omavalitsuse toetus, mis võimaldaks palgata esialgu ühe ning teisel tegevusaastal teiste töötaja, sisse seada nende töötajate ametiruumid ja varustada nad töö- ja liiklusvahenditega. Siia ei kuulu teeninduslaevad, mille soetamine on viidud sadamate arendustegevustesse, samuti Narva Jõesadama Huvilaevade sadamaosa hoone rekonstruktsioon, kus võivad asuda ka organisatsiooni töötajate tööruumid. Siinjuures ei tohi alahinnata töötajate koolitamise vajadust ning vajadust rahastada teiste samalaadsete sadamate tööga tutvumiseks korraldatavaid lähetusi.

N-21: Narva sadamate haldus- ja koostööalased toimingud

Tegevus sisaldab haldus- ja koostööalaste toimingute teostamist.

Siia kuuluvad arendustegevusega seotud haldusalased toimingud, sealhulgas koostöö Narva linna omavalitsusega, vajalike lubade ja registreeringute taotlemine, sadamate varustamise lepingud jne.

Siia kuuluvad arendustegevusega seotud koostööalased toimingud, nagu koostöö ja kokkulepped Narva Spordikooli Energiaga ja Narva Noorte Meremeeste Klubiga, sadamate naaberalade valdajatega jne.

Siia kuuluvad koostöö ja kokkulepped sadamates paiknevate riiklike institutsioonide sadamaosade kasutajatega, sealhulgas omavaheline arendustegevuste koordineerimine, tagamaks sadamate häireteta tööd ja kõigi sadama kasutajate vajaduste rahuldamist.

Sadamaosade juurde kuuluvad sildumis- ja manöövriveed, mis vahetult külgnevad sadamaosa kaldaga või sildumisehitistega. Vastutus nende sildumis- ja manöövrivete kasutuse ja ohutuse eest lasub sadamosa kasutajal.

Sadamosade juurde kuuluvad nende platsid, tehnovarustused, valgustus ja haljastus ning hooned, mis on antud või kuuluvad sadamosade kasutajatele. Vastutus nende territooriumide ja seal paiknevate ehitiste kasutuse ja ohutuse eest lasub sadamaosa kasutajatel.

N-31: Narva sadamate turundusprojektid

Tegevus sisaldab sadamate külastatavuse kasvule orienteeritud turundustoiminguid.

Siia kuuluvad arendustegevused, mis tagavad sadamaid ja pakutavaid teenuseid tutvustava ning sadamate külastust propageeriva informatsiooni kättesaadavuse kõigi võimalike infokanalite kaudu.

N-41: Väikelaevade veoki soetamine

Tegevus sisaldab Narva Jõesadamast ja Kulgu sadamast väikelaevade üleveoks vajaliku veoki soetamist.

Veoki valikul tuleb juhendada asjaolust, et üleveetava väikelaeva suurim pikkus on 12 m ja süvis 1,7 m ning et vedu toimub Narva linna tänavatel ja Narvast väljuvaid maanteid pidi.

N-51: Narva Jõesadama juurdepääsutee (Sadama tee) rekonstrueerimine

Tegevus sisaldab Sadama tee rekonstrueerimise projekti koostamist ja ehitustöid.

Sadama tee on seisukorras, mis ei vasta Narva Jõesadama arenduse vajadustele. Tee tuleb rekonstrueerida selle praegusel kohal. Rekonstrueerimise eesmärgiks on sõidutee ja jalakäijate tee katendite väljavahetamine, äärekivide väljavahetamine ja teepeenarde korrastamine.

Lahendada tuleb ka sadama territooriumile sademevee valgumise vältimisega seonduv. Parimaks lahenduseks on siin neelukaevude rajamine vahetult sadama territooriumi piirile ning sademevee suunamine jõkke sademeveetorustikuga.

N-61: Kulgu sadama juurdepääsutee (Kulgu tee) rekonstrueerimine

Tegevus sisaldab Kulgu tee ja selle trassil paiknevate tehnovarustuste rekonstrueerimise projekteerimist ja ehitamist, s.h. puuduvad tehnovarustused.

Sadama juurdepääsutee rekonstrueerimine on äärmiselt vajalik kohe I etapis, kuna sadama laiem kasutuselevõtt ei ole võimalik ilma selle tegevuse teostamiseta. Praeguse tee kohta võib väita, et see on avalikuks kasutuseks kõlbmatu.

3

V: Veeteede Ameti arendustegevused Narva sadamates

Narva sadamate arendustegevuses jäetakse kõrvale rida arendustegevusi, mille teostamine on Veeteede Ameti kui Eesti siseveeteede haldaja pädevuses ning mille teostamine on Veeteede Ameti toel võimalik, sest neid tegevusi käsitletakse kui üldkasutatava veeteede arendust. Nendest tegevustest sõltub Narva sadamate arendus väga olulisel määral. Nende tegevuste rahastamiseks peab otsuse tegema Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Veeteede Ameti arendustegevused Narva sadamates on alljärgnevad.

V-11: Üldkasutatav laevatee Narva jõe alamjooksul

Tegevus sisaldab laevatee projekteerimist ja rajamist.

Tegemist on eelkõige navigatsioonimärgistuse paigaldamisega. Tööde teostamisele on asutud käesoleva arengukava koostamise ajal.

V-21: Slipi ja voolusuunaja rajamine Narva Jõesadamasse

Tegevus sisaldab rajatise projekteerimist ja ehitamist.

Slipp rajatakse väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m ja selle jõepoolsele küljele rajatakse voolusuunaja, mille slipipoolne külg on kasutusel väikelaevade kinnitamiseks ja teenindamiseks vettelaskmisel /veest väljatõmbamisel.

Kuna tegemist on jõe veevoolu Narva Jõesadama kaldast eemale suunava rajatisega, siis tuleb projekteerimistööde mahus teostada ka modelleerimistööd voolusuunaja kujustamiseks. Õigesti kujustatud voolusuunaja võimaldab Narva Jõesadama sildumistingimuste parandamist, vältides seejuures Narva jõe parema kalda (Venemaa kalda) erosiooni. Voolusuunaja rajamisega kaasneb piiriülene keskkonnamõju.

V-32: Slipi rajamine Kulgu sadamasse

Tegevus sisaldab rajatise projekteerimist ja ehitamist.

Slipp rajatakse väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m ning see paigutatakse Kulgu sadama I etapis rajatava väiksema süvisega väikelaevade (kuni 0,7 m) slipi kõrvale. Slipi läänepoolsele küljele tuleb ette näha sildumislīn väikelaeva kinnitamiseks ja teenindamiseks vettelaskmisel / veest-eemaldamisel.

Tegevus leiab aset, kui Omuti karestike piirkonda on rajatud väikelaevalüüs või see on rajamisel, s.o. väikelaevad süvisega kuni 1,7 m pääsevad Narva jõge pidi Narva veehoidlalt Peipsi järvele. Kui Omuti väikelaevalüüsi rajamine viibib, lükatakse edasi ka slipi ehitus.

4

N: Narva Jõesadama arendustegevused

4.1

JÜ: Üldised tegevused ja üldkasutatavad rajatised

JÜ-11: Uuringud, detailplaneering ja KSH perspektiivsele arendusele

Tegevus sisaldab uuringuid, detailplaneeringut ja KSH perspektiivsele arendusele väga kauges perspektiivis (III etapp).

Narva Jõesadama lähema ja kaugema perspektiivi (I ja II etapi) arendustegevuseks on olemas vajalikud uurimistööd ja kehtiv detailplaneering. Uuringud, detailplaneerimine ja KSH on vajalikud väga kauge perspektiivi arendusele, eelkõige Huvilaevade sadamaosa jaoks. Arendussuunad on käesoleva arengukava koostamise ajal jäetud määratlemata. Need tuleb määratleda edasiarenduse käigus ning sealt tulenevalt hinnata täiendavate uurimistööde, detailplaneerimise ja KSH vajadus ning ulatus.

JÜ-21: Akvatooriumil paiknevate takistuste eemaldamine

Tegevus sisaldab sadama akvatooriumi ülevaatusi ning seal paiknevate navigatsiooniohtlike esemete/kivide eemaldamist. Oluline on ka üle vaadata ja puhastada veepiiriga vahetult külgnev veeala.

JÜ-31: Territoorium

Tegevus sisaldab sadama territooriumi projekteerimis- ja ehitustöid. Ümbersõidutee osas on projekteerimistööd käesoleva arengukava koostamise ajaks teostatud.

Eriti oluline on lähemas perspektiivis ümbersõidutee ja parklate rajamine ajalooliste sadamahoonevõrkude taha ühendamiseks sadamaosi ja välimaks läbisõitu nendest. Tööde käigus tuleb üle vaadata ka olemasolevad tehnovarustused ning vajadusel need rekonstrueerida, kuna varem ei ole hoonete tagune maa sel viisil kasutusel olnud.

JÜ-41: Teeninduspaat

Tegevus sisaldab teeninduspaadi soetamist ja varustamist.

Sadama haldamiseks on vajalik teeninduspaadi soetamine, mille teeninduspiirkond on Narva Jõesadamast Narva-Jõesuu sadamani. Sellise teeninduspiirkonna vajadus tuleneb asjaolust, et Narva Jõesadama ja Narva-Jõesuu sadama vahelisel jõe lõigul puuduvad tõsiselt võetavad sadamad ning Narva jõgi on piiriveekogu. Mistahes veeliikluses esineda võivaid intsidente tuleb sellistes tingimustes külalislahkelt tegutseval sadamal lahendada ning selle tagamiseks on vajalik eelkõige oma teeninduspaadi olemasolu. Teeninduspaat peaks olema kiire 6-kohaline ja 1...2 lamamiskohaga kajutiga ja väikese tööplatvormiga mootorpaat. Teeninduspaadi pikkuseks on eeldatavasti 7...8 m ja süvis kuni 1,2 m.

Sadamal võiks lisaks olla veel ka väike kiire kõva põhjaga kummipaati. Kui teeninduspaadi soetamine takerdub, võimaldab see väike paat sadama tegevust alustada.

JÜ-52: Matkelaev

Tegevus sisaldab matkelaeva soetamist ja varustamist.

Matkelaeva sadama kasutuselevõtu järgselt on vajalik sobiva matkelaeva sadamasse toomine ja sellega huvireiside korraldamine. Kui matkelaeva rentimine või muul viisil kasutusse saamine varasemas etapis ebaõnnestub, tuleb kaugemas perspektiivis Narva linna omavalitsuse vahenditest soetada matkelaev. Matkelaeva suurimaks pikkuseks on loetud 30 m ja suurimaks süviseks 1,7 m. Süvis võib olla mõnevõrra suurem, kui matkelaevaga ei soovita väljuda Narva lahele, kuna piiravaks teguriks võivad olla veesügavused Narva-Jõesuu laevateel (Narva lahe randla madalatel veealadel).

4.2

JL: Laevateeninduse sadamaosa

JL-11: Territoorium ja laevavarustused

Tegevus sisaldab sadamaosa projekteerimis- ja ehitustöid.

Laevavarustuste all mõeldakse autonoomsusvarude täiendamise võimalust ning heitvee ja heitmete vastuvõttu sadamas. Laevavarustused paigutatakse olemasolevale kaile. Kütust antakse laeva esialgu paakautost, mis tellitakse sadamasse kliendi soovi korral.

JL-21: Laevateeninduskraana

Tegevus sisaldab kraana tellimist ja paigaldamist. Kraana projekteerimistööd on käesoleva arengukava koostamise ajaks teostatud.

Kraana paigaldatakse Laevateeninduse sadamaosa olemasolevale kaile.

JL-33: Kütuse tankla

Tegevus sisaldab tankla projekteerimis- ja ehitustöid. Sadama arenedes ja kasutajaskonna kasvades võib osutuda põhjendatuks kütuse tankla rajamine sadamasse.

Tankla rajamisel tuleb eeldada, et tanklat kasutatakse vaid laevade tankimiseks, kuna tankla paigaldamise piikonnas puudub vajalik territoorium sõiduautode tankimise ohutuks korraldamiseks.

4.3

JM: Matkelaevade sadamaosa

JM-11: Territooriumi rekonstruktsioon ja matkelaevade kai I

Tegevus sisaldab terviklahenduse asendiplaani eelprojekteerimist ning rajatiste projekteerimis- ja ehitustöid.

I etapis laiendatakse sadama territooriumi jõe kaldaala arvelt ning rajatakse sadamaosa parklad, kõnniteed, jõekalda nõlvakindlustus, matkelaeva ujuvkai I pikkusega 36 m, tehnovarustused, valgustused ja sademevee eemaldus. Projektlahendus tuleb siduda Promenaadi projektlahendusega, s.h. Promenaadi kõnniteede ühendamine sadamaosa kõnniteedega ning võimalusel voolusuunaja harjale rajatava väikelaevaslipi sildumislüüsi ja teenindusteedega.

JM-21: Sadamahoone – külastuskeskus

Tegevus sisaldab sadamahoone–külastuskeskuse projekteerimis- ja ehitustöid.

Sadamahoone–külastuskeskuse projekteerimisel tuleb arvestada ajaloolise miljöö vahetu lähedusega ning hoone paigutada väljapoole Victoria Bastioni kaitsevööndit. Hoone teenindab nii sadama kui Promenaadi külastajaid. Hoone võib olla hooajalise kasutusega.

Kehtiv detailplaneering ei käsitle Narva Jõesadamasse täiendava hoone ehitust. Sadama kinnistu Jõe tn 1 tunnusega 51101:003:0058 hoonestusõiguse muutmise osas teeb otsuse Narva linna omavalitsus.

JM-32: Matkelaevade kai II

Tegevus sisaldab rajatise projekteerimis- ja ehitustöid.

II etapis rajatakse matkelaeva ujuvkai II pikkusega vähemalt 25 m, mille tulemusena kujuneb matkelaevade sildumislüüsi kogupikkuseks 61 m.

Kui on selgunud vajadus vastu võtta kuni 60 m pikkuseid matkelaevu, on II etapis rajatava matkelaevade ujuvkai II pikkus 30 m, mille tulemusena kujuneb matkelaevade sildumislüüsi kogupikkuseks 66 m.

4.4

JH: Huvilaevade sadamaosa

JH-11: Väikelaevasild I ja selle sildumisvesi

Tegevus sisaldab väikelaevasilla I soetamist ja paigaldamist.

Seejuures eeldatakse, et sadama akvatoorium on eelnevalt üle vaadatud ning navigatsiooniks ohtlikud esemed/kivid vajalikus ulatuses eemaldatud. Tegevuse käigus valitakse ujuvsilla paigaldusskeem. Silla paigutust võib muuta külastajate arvu kasvades.

JH-21: Hoone ja territooriumi rekonstruktsioon

Tegevus sisaldab projekteerimis- ja ehitustöid.

Hoone rekonstrueeritakse Huvilaevade sadamaosa kasutuseks vajalikus ulatuses (eeldatavasti 4 boksi). Hoonesse nähakse ette Narva Sadamate SA kontoriruumid, ruumid Huvilaevade sadamaosa külaliste teenindamiseks ning varustuse ja väikelaevade hoiuruumid.

Tööde käigus püütakse säilitada olemasolevaid ehitisi sadamaosa kaldaalal, kui nende paigutus seda võimaldab. Sadamaosi läbivat teed kasutavad ühiselt nii Huvilaevade sadamaosa kui ka Narva noorte Meremeeste Klubi sadamaosa.

Territooriumi kasutus peab võimaldama Narva Jõesadama kaldaala rekonstrueerimist ja vajadusel laiendamist sadama arenduse edasistes etappides.

JH-32: Väikelaevasild II ja selle sildumisvesi

Tegevus sisaldab väikelaevasilla II soetamist ja paigaldamist.

Seejuures eeldatakse, et sadama akvatoorium on eelnevalt üle vaadatud ning navigatsiooniks ohtlikud esemed/kivid vajalikus ulatuses eemaldatud. Tegevuse käigus valitakse ujuvsilla paigaldusskeem, kusjuures muudetakse I silla paigutust, kui see ei vasta kahe silla paigutusvõimalustele Huvilaevade sadamaosa kaldaalal.

4.5

JS: Narva Spordikooli Energia sõudebaasi sadamaosa

JS-11: Hoone rekonstruktsioon II

Tegevus sisaldab hoone rekonstrueerimistööde II osa projekteerimis- ja ehitustöid.

Rekonstrueerimise eesmärgiks on sadamaosa koosseisu kuuluva hoone Narva Spordikooli Energia poolne täielik kasutuselevõtt ning rekonstrueerimistöid teostatakse kooli poolt kavandatu alusel.

JS-21: Territooriumi rekonstruktsioon

Tegevus sisaldab territooriumi rekonstrueerimise projekteerimis- ja ehitustöid.

Territooriumi rekonstrueerimise käigus muudetakse selle kontuure, kasutust ja katendeid, lähtudes asjaoludest, et sadamaosa hakkab külnema Laevateeninduse sadamaosaga ning et rajatakse sadama ümbersõidutee, mis korraldab ümber ka käesoleva sadamaosa territooriumi kasutuse ja pääsud sellele territooriumile.

4.6

JK: Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa

JK-11: Klubihoone ja territooriumi rekonstrueerimine

Tegevus sisaldab projekteerimis- ja ehitustöid.

Valdav osa ajaloolisest sadahoonest rekonstrueeritakse klubi kasutusse (9 boksi 13-st) ning klubi sadamaosa territoorium korrastatakse. Rekonstrueerimistöid teostatakse klubi poolt koostatud ja Narva linna omavalitsuse poolt heakskiidetud projekti alusel.

JK-21: Kaatrislipp

Tegevus sisaldab ehitustöid. Projekteerimistööd on valminud käesoleva arengukava koostamise eelselt, kuid kaatrisilpi paigutus vajab muutmist.

Kaatrislipi projektiga määratud paigutust tuleb muuta, kuna sadamaosa territoorium ei või olla "läbilõigatud" slipi kasutamise ajal. Muudatuse eesmärgiks on slipi ja hoone vahelise laiema läbipääsu võimaldamine.

JK-32: Täiendavad kaid

Tegevus sisaldab projekteerimis- ja paigaldustöid.

Kavandatakse täiendavate ujuvkaide paigaldamine sadamaosa veealale. Likvideeritakse olemasolevad aegunud ujuvkaid.

5**K: Kulgu sadama arendustegevused****5.1****KÜ: Üldised tegevused ja üldkasutatavad rajatised****KÜ-11: Uuringud, detailplaneering ja KSH perspektiivsele arendusele**

Tegevus sisaldab allpool nimetatud uurimistööde, detailplaneerimise ja KSH teostamist ning sadamaala laienduse kruntimist. Tööd teostatakse sadama visiooni kohase arenduse kogu ulatusele.

Käesoleva arengukava koostamisega samaaegselt on koostatud ka sadama detailplaneering, mis ei sisalda Huvilaevade sadamaosade arendust sadama olemasolevast territooriumist läänepool. Sadama ulatuslikuma arenduse jaoks puuduvad ka topogeodeetiline mõõdistus, hüdrograafiline mõõdistus, olemasoleva lainemurdja kehandi mõõdistus ja tehniline kirjeldus ning geotehnilised uuringud süvendutööde ja uue territooriumi loomiseks vajalike täitetööde alade ulatuses. Kuna huvilaevade sadamaosade arendus on seotud täite- ja süvendustöödega ning küllastajate toomisega sadamakohta ulatuses, mida varem kogetud ei ole, siis tuleb põhjendatuks pidada ka keskkonnamõju strateegilist hindamist. Linna haljastuse arengukava tuleb täiendada nii, et see hõlmaks ka Kulgu sadama arendusala.

KÜ-21: Akvatoorium, sissesõidutee ja navigatsioonimärgistus

Tegevus sisaldab sadama akvatooriumi ja sissesõidutee projektide koostamist, sellekohase navigatsioonimärgistuse paigaldamist ja sadama akvatooriumi laiendamist projektiga määratud ulatuseni.

KÜ-31: Üldkasutatavad rajatised sadamas

Tegevus sisaldab üldkasutatavate rajatiste projekteerimis- ja ehitustöid.

Üldkasutatavateks rajatisteks on juurdepääsutee ja sadamaosade välised parklad, sadamaosi ühendavad tehnovarustused, üldkasutatava ala valgustus, haljastus, sadama lõunaosas paiknev puhkeala ja sadamaosade piirded. Nähakse ette tehnovarustuste terviklahendus kõigi sadamaosade varustamiseks - elektrivarustus, sidevarustus, veevarustus, olmeveekanalisatsioon ja sadamevee eemaldus.

Olmevee võib koguda kogumiskaevudesse ning ära vedada paakautodega.

Sadamevee eemaldus teostatakse lokaalsena. Sadamevesi suunatakse peale eelpuhastust (liiva- ja õlipüüdja) sadama basseini.

KÜ-42: Kai rekonstrueerimine

Tegevus sisaldab projekteerimis- ja ehitustöid kai kogu pikkusel.

Sadama kai (ca 150m) rekonstrueerimistööd on planeeritud arenduse 2 etappi eeldusel, et olemasolev kai on veel kasutatav lähema 7-8 aasta jooksul. Kai rekonstrueerimistööde järgne eluiga peaks olema 50 aastat. Sildumisvee uueks sügavuseks tuleb planeerida 2,2 m kai kogu pikkusel. Kai ääretala kõrgus jääb olemasolevale lähedaseks.

KÜ-51: Teeninduspaat

Tegevus sisaldab teeninduspaadi soetamist, s.h. projekteerimist (vajadusel) ja täiendavat varustamist.

Sadama haldamiseks on vajalik teeninduspaadi soetamine, mille teeninduspiirkond on Kulgu sadamast Vasknarva sadamani. Sellise teeninduspiirkonna vajadus tuleneb asjaolust, et Narva jõel ülalpool Kulgut kuni Vasknarvani puuduvad tõsiselt võetavad sadamad ning Narva jõgi on piiriveekogu. Mistahes veeliikluses esineda võivaid intsidente tuleb sellistes tingimustes külalislahkelt tegutseval sadamal omal jõul lahendada, kasutades selleks oma teeninduspaati. Teeninduspaat tuleb soetada kohe pikemat perspektiivi arvestades.

Pikemat perspektiivi arvestades tuleks soetada kiire 6-kohaline ja 1...2 lamamiskohaga kajutiga ja tööplatvormiga mootorpaat, mis on võimeline läbima Omuti kärestikke ja sõitma Narva veehoidlal lainevees. Mootorpaadi eeldatav pikkus on 7...8 m ja süvis 0,7 m. Eeldatavasti on tegemist mootorpaadiga, mille soetamise maksumus on suhteliselt kõrgem etteantud väikese süvise tõttu.

Sadamal võiks lisaks olla veel ka väike kiire kõva põhjaga kummipaad, mille süvis ei ületa 0,7 m. Kui teeninduspaadi soetamine takerdub, võimaldab see väike paat sadama tegevust alustada.

KÜ-63: Matkelaev

Tegevus sisaldab matkelaeva soetamist ja varustamist.

Matkelaeva sadama kasutuselevõtu järgselt on vajalik sobiva matkelaeva sadamasse toomine ja sellega korraldatavate huvireiside korraldamine. Kui matkelaeva rentimine või muul viisil kasutusse saamine varasemas etapis ebaõnnestub, tuleb Narva linna omavalitsuse vahenditest soetada matkelaev. Matkelaeva suurimaks pikkuseks on loetud 30 m, soovitatavaks süviseks 1,3 m ja suurimaks süviseks 1,7 m. Süvis ei või olla suurem, kuna Eesti siseveeteede arenduse kontseptsiooni kohaselt loetakse Narva jõe üldkasutataval laevateel laeva suurimaks süviseks 1,7 m ning sellise süvisega laeva jaoks planeeritakse ka Omuti laevalüüsi rajamist. Süvis 1,3 m võimaldaks veeliiklust ka madalate veeseisude korral Narva veehoidla mõjupiirkonnast kõrgemal asuval veeteel Omutist Vasknarvani.

5.2

KL: Laevateeninduse sadamaosa

KL-11: Territoorium ja laevavarustused

Tegevus sisaldab sadamaosa projekteerimis- ja ehitustöid, kusjuures kütust antakse laeva esialgu paakautost, mis tellitakse sadamasse kliendi soovi korral.

Laevavarustuste all mõeldakse autonoomsusvarude täiendamise võimalust ning heitvee ja heitmete vastuvõttu sadamas. Territooriumi kasutus peab võimaldama Kulgu sadama kai rekonstrueerimist sadama arenduse II etapis täies ulatuses.

KL-21: Väikelaevaslipp laevadele süvisega kuni 0,7 m

Tegevus sisaldab slipi ehitustöid. Slipi projekteerimistööd on käesoleva arengukava koostamise ajaks teostatud, kuid see projekt võib vajada korrektuuri.

Väikelaevaslipp laevadele süvisega kuni 0,7 m rajatakse kai põhjatipu juurde ja paralleelselt sellega. Slipi paigutus peab võimaldama Kulgu sadama kai rekonstrueerimist sadama arenduse II etapis täies ulatuses. Olemasolevat projekti tuleb korrigeerida, kui kai rekonstruktsioon arenduse II etapis võimalik ei ole.

Slipi kõrvale peab sadama edasiarenduse käigus saama rajada teise slipi väikelaevadele süvisega kuni 1,7 m. Selle slipi paigaldus teostatakse siseveeteie arenduse käigus Veeteede Ameti toetusel.

KL-31: Laevateeninduskraana

Tegevus sisaldab kraana tellimist ja paigaldamist. Kraana projekteerimistööd on käesoleva arengukava koostamise ajaks teostatud, kuid kraana paigalduskoht võib vajada muutmist.

Laevakraana paigaldatakse Laevateeninduse sadamaosa lõunapoolsesse ossa.

KL-42: Süvendustööd

Tegevus sisaldab süvendustööde projekti koostamist, vajadusel keskkonnamõju hindamist vee erikasutusloa saamiseks ja süvendustööde teostamist.

Süvendustööde teostamine on vajalik väikelaevade süvisega kuni 1,7 m vastuvõtmiseks sadamas.

KL-53: Kütusetankla

Tegevus sisaldab tankla projekteerimis- ja ehitustöid.

Sadama arenedes ja kasutajaskonna kasvades võib osutuda põhjendatuks kütusetankla rajamine sadamasse. Tankla rajamisel tuleb eeldada, et tanklat kasutatakse ka sõiduautode tankimiseks, kuna vaid väikelaevade tankimisest saadav käive on eeldatavasti liialt madal tankla operaatori leidmiseks.

5.3

KM: Matkelaevade sadamaosa

KM-11: Territoorium ja tehnovarustused

Tegevus sisaldab sadamaosa territooriumi ja tehnovarustuste projekteerimis- ja ehitustöid, s.h. uued katendid, tehnovarustused ja valgustus, haljastus ja väikevormid.

Territooriumi kasutus peab võimaldama Kulgu sadama kai rekonstrueerimist sadama arenduse II etapis täies ulatuses.

KM-23: Sadamahoone

Tegevus sisaldab sadamahoone projekteerimis- ja ehitustöid.

Sadamahoone ehitust planeeritakse, kui matkelaevade kasutus on muutunud populaarseks ning sadamaosa edasiarenduseks ja külastajate paremaks teenindamiseks on vajalik sadamahoone olemasolu.

5.4

KHV: Huvilaevade sadamaosa väiksematele alustele

KHV-11: Territooriumi ja paadikalda I osa

Tegevus sisaldab sadamaosa terviklahenduse eelprojekteerimist ning eelprojektiga määratava territooriumi ja paadikalda I osa projekteerimis- ja ehitustöid.

Territooriumile nähakse ette parkla (samas ka väikelaevade talviseks hoidmiseks), tehnovarustused (s.h. lokaalne sadamevee eemaldus), valgustus, haljastus ja väikevormid. Territooriumi katendite pealispinna kõrguseks tuleb lugeda minimaalselt 1,0 m üle veehoidla keskmise veeseisu.

Paadikalda nõlvuseks tuleb lugeda 1:7 kuni 1:10 nii ülalpool kui ka allpool veepiiri ning selle katendiks ei või kasutada materjale, mis põhjustavad ebamugavustunnet või vigastusi paljale jalale. Katendi materjal/pinnas peab olema taalamist taluv ja kalda nõlvust madalas laines säilitav.

Eraldi tuleb siinjuures vaadelda territooriumi täitmist madala veeala arvel, s.h. võimalust eelkõige ära kasutada linna territooriumil teostatavate lammutustööde käigus eemaldatud/eemaldatavate veekeskkonna suhtes inertsete materjalide kasutusvõimalust sadamaosa territooriumi täitmiseks. Täitetööde projekt peab muuhulgas sisaldama kasutatava materjali täitetööde eelset ülevaatust ja täitetööde aegset seiret, vältimaks probleemsete materjalide sattumist täidetavale alale.

Täiendavalt tuleb analüüsida süvendustööde käigus eemaldatava pinnase kasutamist täitetööde tegemiseks. Kuna pinnase kaadamine on Narva veehoidla väikeste veesügavuste tõttu eeldatavasti raskendatud, siis on oluline, et süvendustööde teostamine Huvilaevade sadamaosade veealadel ei takerduks kaadamisvõimaluste taha.

Kulgu sadama visiooni asendiskeemil toodud territooriumi kontuurid ei ole lõplikud. Neid võib muuta ja täidetavat ala laiendada, kui see süvendustööde teostamiseks vajalik on.

KHV-21: Väikelaevasild I ja selle sildumisvesi

Tegevus sisaldab sadamaosa väikelaevasildade paigutuse terviklahenduse eelprojekteerimist ning selle alusel määratud esimese väikelaevasilla projekteerimis- ja ehitustöid.

Silla kõrgus peaks keskmisest veeseisust olema ca 0,5 m kõrgem. Silla pikkus on 70 m, millest esimesed 10 m ei ole mõeldud sildumiseks, vaid paadikalda ületamiseks. Sildumisvesi ja sellega külgnevad manöövriveed peaksid olema sügavusega vähemalt 1,0 m ning silla lõunatipu piirkonnas vähemalt 1,4 m.

Väikelaevasilla võib rajada vaiadele (kui sadama basseini põhja pinnased seda võimaldavad) või postidele. Ujuvsilla kasutus tuleb kõne alla piirkonnas, kus veesügavus on suurem ja silla ankurdamine ei ole raskendatud (ankruketid ei takista sildumist).

KHV-31: Vabaajakeskuse hoone I osa

Tegevus sisaldab vabaajakeskuse hoone terviklahenduse eelprojekteerimist ning selle alusel määratud esimese osa projekteerimis- ja ehitustöid.

Vabaajakeskuse esimese osa mahuline lahendus ei peaks sisaldama hoonealust parkimist, edasiarenduse osad II ja III võivad olla lahendatud hoonealuse parkimise võimalusega. Parkla katendi pealispind peab seejuures olema veehoidla keskmisest veeseisust vähemalt 1,0 m kõrgemal.

KHV-42: Territooriumi ja paadikalda II osa

Tegevus sisaldab I etapis koostatud eelprojektiga määratud territooriumi ja paadikalda II osa projekteerimis- ja ehitustöid.

Territooriumile nähakse ette parkla (samas ka väikelaevade talviseks hoidmiseks), tehovarustused (s.h. lokaalne sadamevee eemaldus), valgustus, haljastus ja väikevormid. Juhindutakse tingimustest, mis on seatud territooriumi ja paadikalda I osa rajamiseks.

KHV-52: Väikelaevasild II ja selle sildumisvesi

Tegevus sisaldab I etapis sadamaosa väikelaevasildade paigutuse terviklahenduse eelprojekti alusel määratud teise väikelaevasilla projekteerimis- ja ehitustöid.

Silla kõrgus peaks keskmisest veeseisust olema ca 0,5 m kõrgem. Silla pikkus on 70 m, millest esimesed 10 m ei ole mõeldud sildumiseks, vaid paadikalda ületamiseks. Sildumisvesi ja sellega külgnev manöövrivesi peaksid silla läänepoolsel küljel olema sügavusega 1,4 m ja silla lõunatipu juurdes vähemalt 1,8 m. Väikelaevasilla võib rajada vaiadele (kui sadama basseini põhja pinnased seda võimaldavad) või postidele. Ujuvsilla kasutus tuleb kõne alla piirkonnas, kus veesügavus on suurem ja silla ankurdamine ei ole raskendatud (ankruketid ei takista sildumist).

KHV-62: Vabaajakeskuse hoone II osa

Tegevus sisaldab I etapis vabaajakeskuse hoone terviklahenduse eelprojekti alusel määratud teise osa projekteerimis- ja ehitustöid.

Vabaajakeskuse teise osa võib vajadusel ehitada parkla kohale. Parkla katendi pealispind peab olema veehoidla keskmisest veeseisust vähemalt 1,0 m kõrgemal.

KHV-73: Territooriumi ja paadikalda III osa

Tegevus sisaldab I etapis koostatud eelprojektiga määratud territooriumi ja paadikalda III osa projekteerimis- ja ehitustöid.

Territooriumile nähakse ette parkla (samas ka väikelaevade talviseks hoidmiseks), tehnovarustused (s.h. lokaalne sademevee eemaldus), valgustus, haljastus ja väikevormid. Juhindutakse tingimustest, mida on seatud territooriumi ja paadikalda I osa rajamiseks.

KHV-83: Väikelaevasild III ja selle sildumisvesi

Tegevus sisaldab I etapis sadamaosa väikelaevasildade paigutuse terviklahenduse eelprojekti alusel määratud teise väikelaevasilla projekteerimis- ja ehitustöid.

Silla kõrgus peaks keskmisest veeseisust olema ca 0,5 m kõrgem. Silla pikkus on 70 m, millest esimesed 10 m ei ole mõeldud sildumiseks, vaid paadikalda ületamiseks. Sildumisvesi ja sellega külgnevad manöövriveed peaksid silla lääneküljel olema sügavusega vähemalt 1,4 m ja silla lõunatipu juures vähemalt 1,8 m. Väikelaevasilla võib rajada vaiadele (kui sadama basseini põhja pinnased seda võimaldavad) või tugedele. Ujuv silla kasutus tuleb kõne alla piirkonnas, kus veesügavus on suurem ja silla ankurdamine ei ole raskendatud (ankruketid ei takista sildumist).

KHV-93: Vabaajakeskuse hoone III osa

Tegevus sisaldab I etapis vabaajakeskuse hoone terviklahenduse eelprojekti alusel määratud kolmanda osa projekteerimis- ja ehitustöid.

Vabaajakeskuse kolmanda osa võib vajadusel ehitada parkla kohale. Parkla katendi pealispind peab olema veehoidla keskmisest veeseisust vähemalt 1,0 m kõrgemal.

5.5**KHS: Huvilaevade sadamaosa suurematele alustele****KHS-13: Lainemurdja, territoorium ja väikelaevasillad**

Tegevus sisaldab lainemurdja, väikelaevasildade, teede ja tehnovarustuste terviklahenduse eelprojekteerimist ning projekteerimis- ja ehitustöid.

Nimetatud rajatiste ehitus tuleb jaotada ehitusjärjekordadesse vastavalt lainemurdja varju jääva sadamaosa arenduse vajadusele. Ehitusjärjekordade eeldatav arv on 2...3.

KHS-23: Süvendustööd

Tegevus sisaldab sadamaosa süvendutööde projekteerimist ja teostamist koos keskkonnamõju hindamisega (vajadusel) vee erikasutusloa saamiseks.

Eeldatavasti teostatakse süvendustööd ühes etapis kogu sadamaosa arenduse ulatuses, vältimaks mitmekordset süvendustööde teostamisest tulenevat mõju keskkonnale.

KHS-33: Sadamahoone

Sadamaosa visioon eeldab, et hoone ehitamise vajadus puudub. Tegevus näeb siiski ette selle hoone projekteerimis- ja ehitustöid juhuks, kui hoone vajadus selgub hiljem.

5.6**KK: Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa****KK-11: Klubihoone rekonstrueerimine ja territoorium**

Tegevus sisaldab klubihoone rekonstrueerimise ja laiendamise terviklahenduse eelprojekti koostamist ning selle alusel olemasoleva hoone rekonstrueerimise projekteerimis- ja ehitustöid, samuti klubi kasutuses oleva sadamaosa territooriumi rekonstrueerimist koos tehnovarustuste, haljastuse ja väikevormidega.

Sadamaosa territooriumil tuleks võimaldada vähemalt 10 sõiduauto parkimine. Parklat peaks samas saama kasutada väikelaevade talviseks hoidmiseks. Sadamaosa territooriumi projektlahendus ja rekonstrueerimistööd peavad tagama sadamaosa kai kasutusvõimaluse täies ulatuses. Territooriumi kasutus peab võimaldama Kulgu sadama kai rekonstrueerimist sadama arenduse II etapis täies ulatuses.

KK-22: Klubihoone laiendus

Tegevus sisaldab I etapis koostatud eelprojekti alusel klubihoone laienduse projekteerimis- ja ehitustöid.

Laiendustööde ulatuseks on käesoleval juhul arvestatud 50% olemasoleva hoone mahust.

Narva Sadamate Arengukava
Osa 7B

Käesolev eelarve väljatrükk seisuga: 20.11.2009

Arendustegevuste eelarve (1000 krooni, käibemaksuga summas)

Tähis	Tegevus Ülesanne	Omafinants eering kokku (hinnang*)	Omafinants eering 2009	Omafinants eering 2010	Omafinants eering 2011	Omafinants eering 2012	Omafinantse ering 2013	Omafinantse ering 2014/2018	Omafinantse ering 2019/2033	Kulud kokku	Omafinantsee rimise osakaal	Vastutav struktuuriüksus või organisatsioon	Partnerid
Arendustegevused kokku:		87 437	3 143	16 675	8 076	20 752	21 588	20 472	12 908	188 300			
N	Narva sadamate ühised arendustegevused	13 000	143	564	1 622	11 109	3 363	7 627	0	31 485			
N-11	Narva sadamaid arendav organisatsioon ja ressursid	0	0	486	831	935	1 076	7 137	0	10 465	100 %	SA Narva Sadam	LVMA, LAÖA SA Narva sadam
N-21	Narva sadamate haldus- ja koostööalased toimingud	0	0	78	81	84	87	490	0	820	100 %	SA Narva Sadam	
N-31	Narva sadamate turundusprojektid	800	0	0	200	400	200	0	0	8 000	10 %	LAÖA	
N-41	Väikelaevade veoki soetamine	2 000	0	0	0	0	2 000	0	0	2 000	100 %	SA Narva Sadam	
N-51	Narva Jõesadama juurdepääsutee rekonstrueerimine	4 250	0	0	213	4 038	0	0	0	4 250	100 %	LVMA	
N-61	Kulgu sadama juurdepääsutee rekonstrueerimine	5 950	0	0	298	5 653	0	0	0	5 950	100 %	LVMA	
N-71	Treilerihaagise soetamine	143	143	0	0	0	0	0	0	650	22 %	LVMA	
J	Narva Jõesadama arendustegevused	39 374	3 000	10 915	3 285	2 693	18 225	3 780	250	91 345			
JÜ	Üldised tegevused ja üldkasutatavad rajatised	7 061	0	4 661	150	800	0	2 250	0	36 975			
JÜ-11	Uuringud, detailplaneering ja KSH perspektiivsele arendusele	300	0	150	150	0	0	0	0	300	100 %	ALPA	LVMA
JÜ-21	Akvatooriumil paiknevate takistuste eemaldamine	800	0	800	0	800	0	0	0	8 000	10 %	LAÖA	LVMA
JÜ-31	Territoorium	2 811	0	2 811	0	0	0	0	0	12 775	22 %	LVMA	LAÖA
JÜ-41	Teeninduspaat	900	0	900	0	0	0	0	0	900	100 %	SA Narva Sadam	LVMA
JÜ-52	Matkelaev	2 250	0	0	0	0	0	2 250	0	15 000	15 %	SA Narva Sadam	LAÖA
JL	Laevateeninduse sadamaosa	1 707	0	2 530	90	810	0	0	250	3 680			
JL-11	Territoorium ja laevavarustused	900	0	0	90	810	0	0	0	900	100 %	SA Narva Sadam	LVMA
JL-21	Laevateeninduskraana	557	0	2 530	0	0	0	0	0	2 530	22 %	LVMA	
JL-33	Kütuse tankla	250	0	0	0	0	0	0	250	250	100 %	SA Narva Sadam	
JM	Matkelaevade sadamaosa	2 148	0	90	1 718	70	0	270	0	14 320			
JM-11	Territooriumi rekonstruktsioon ja matkelaevade kai I	1 800	0	90	1 710	0	0	0	0	12 000	15 %	LVMA	LAÖA
JM-21	Sadamahoone – külastuskeskus	78	0	0	8	70	0	0	0	520	15 %	LVMA	LAÖA
JM-32	Matkelaevade kai II	270	0	0	0	0	0	270	0	1 800	15 %	LVMA	LAÖA
JH	Huvilaevade sadamaosa	9 774	0	264	413	413	7 425	1 260	0	11 970			
JH-11	Väikelaevasild I ja selle sildumisvesi	264	0	264	0	0	0	0	0	1 200	22 %	LVMA	
JH-21	Hoone ja territooriumi rekonstruktsioon	8 250	0	0	413	413	7 425	0	0	8 250	100 %	LVMA	
JH-32	Väikelaevasild II ja selle sildumisvesi	1 260	0	0	0	0	0	1 260	0	2 520	50 %	LVMA	LAÖA
JS	Narva Spordikooli Energia sõudebaasi sadamaosa	6 253	3 000	3 253	0	0	0	0	0	9 770			
JS-11	Hoone rekonstruktsioon II	6 253	3 000	3 253	0	0	0	0	0	9 770	64 %	LVMA	
JK	Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa	12 432	0	117	915	600	10 800	0	0	14 630			
JK-11	Klubahoone ja territooriumi rekonstrueerimine	12 000	0	0	600	600	10 800	0	0	12 000	100 %	LVMA	NMK
JK-21	Kaatrislipp	117	0	117	0	0	0	0	0	530	22 %	LVMA	
JK-32	Täiendavad kaid	315	0	0	315	0	0	0	0	2 100	15 %	NMK	
K	Kulgu sadama arendustegevused	35 064	0	5 196	3 169	6 950	0	9 065	12 658	65 470			
KÜ	Üldised tegevused ja üldkasutatavad rajatised	6 010	0	1 816	1 269	0	0	675	2 250	29 300			
KÜ-11	Uuringud, detailplaneering ja KSH perspektiivsele arendusele	400	0	200	200	0	0	0	0	400	100 %	ALPA	LAÖA
KÜ-21	Akvatoorium, sissesõidutee ja navigatsioonimärgistus	60	0	60	0	0	0	0	0	400	15 %	LVMA	
KÜ-31	Üldkasutatavad rajatised sadamas	1 125	0	56	1 069	0	0	0	0	7 500	15 %	LVMA	
KÜ-42	Kai rekonstrueerimine	675	0	0	0	0	0	675	0	4 500	15 %	LVMA	
KÜ-51	Teeninduspaat	1 500	0	1 500	0	0	0	0	0	1 500	100 %	SA Narva Sadam	
KÜ-63	Matkelaev	2 250	0	0	0	0	0	0	2 250	15 000	15 %	SA Narva Sadam	LAÖA
KL	Laevateeninduse sadamaosa	2 406	0	3 280	450	0	0	400	250	4 910			
KL-11	Territoorium ja laevavarustused	1 050	0	600	450	0	0	0	0	1 050	100 %	LVMA	SA Narva Sadam
KL-21	Väikelaevaslipp laevadele süvisega kuni 0,7 m	150	0	150	0	0	0	0	0	680	22 %	LVMA	
KL-31	Laevateeninduskraana	557	0	2 530	0	0	0	0	0	2 530	22 %	LVMA	

Arendustegevuste eelarve (1000 krooni, käibemaksuga summas)

Tähis	Tegevus Ülesanne	Omafinants eering kokku (hinnang*)	Omafinants eering 2009	Omafinants eering 2010	Omafinants eering 2011	Omafinants eering 2012	Omafinantse ering 2013	Omafinantse ering 2014/2018	Omafinantsee ring 2019/2033	Kulud kokku	Omafinantsee rimise osakaal	Vastutav struktuuriüksus või organisatsioon	Partnerid
KL-42	Süvendustööd	400	0	0	0	0	0	400	0	400	100 %	SA Narva Sadam	
KL-53	Kütusetankla	250	0	0	0	0	0	0	250	250	100 %	SA Narva Sadam	
KM	Matkelaevade sadamaosa	2 480	0	0	0	880	0	1 600	0	2 480			
KM-11	Territoorium ja tehovarustused	880	0	0		880	0	0	0	880	100 %	SA Narva Sadam	
KM-23	Sadamahoone	1 600	0	0	0	0	0	1 600	0	1 600	100 %	LVMA	
KHV	Huvilaevade sadamaosa väiksematele alustele	15 770	0	100	1 200	3 820	0	4 790	5 860	15 770			
KHV-11	Territooriumi ja paadikalda I osa	2 000	0	0	1 000	1 000	0	0	0	2 000	100 %	SA Narva Sadam	
KHV-21	Väikelaevasild I ja selle sildumisvesi	1 120	0	0	0	1 120	0	0	0	1 120	100 %	SA Narva Sadam	
KHV-31	Vabaaajakeskuse hoone I osa	2 000	0	100	200	1 700	0	0	0	2 000	100 %	SA Narva Sadam	
KHV-42	Territooriumi ja paadikalda II osa	2 000	0	0	0	0	0	2 000	0	2 000	100 %	SA Narva Sadam	
KHV-52	Väikelaevasild II ja selle sildumisvesi	1 190	0	0	0	0	0	1 190	0	1 190	100 %	SA Narva Sadam	
KHV-62	Vabaaajakeskuse hoone II osa	1 600	0	0	0	0	0	1 600	0	1 600	100 %	SA Narva Sadam	
KHV-73	Territooriumi ja paadikalda III osa	3 000	0	0	0	0	0	0	3 000	3 000	100 %	SA Narva Sadam	
KHV-83	Väikelaevasild III ja selle sildumisvesi	1 260	0	0	0	0	0	0	1 260	1 260	100 %	SA Narva Sadam	
KHV-93	Vabaaajakeskuse hoone III osa	1 600	0	0	0	0	0	0	1 600	1 600	100 %	SA Narva Sadam	
KHS	Huvilaevade sadamaosa suurematele alustele	4 298	0	0	0	0	0	0	4 298	8 910			
KHS-13	Lainemurdja, territoorium ja väikelaevasillad	1 538	0	0	0	0	0	0	1 538	6 150	25 %	SA Narva Sadam	
KHS-23	Süvendustööd	1 800	0	0	0	0	0	0	1 800	1 800	100 %	SA Narva Sadam	
KHS-33	Sadamahoone	960	0	0	0	0	0	0	960	960	100 %	LVMA	
KK	Narva Noorte Meremeeste Klubi sadamaosa	4 100	0	0	250	2 250	0	1 600	0	4 100			
KK-11	Klubihoone rekonstrueerimine ja territoorium	2 500	0	0	250	2 250	0	0	0	2 500	100 %	NMK	
KK-22	Klubihoone laiendus	1 600	0	0	0	0	0	1 600	0	1 600	100 %	NMK	

Narva Sadamate Arengukava Osa 8

Arendaja organisatsioon

Sisukord:

8.1

Organisatsiooni roll

8.2

Organisatsiooni tähtsaimad omadused

8.3

Organisatsiooni töötajate tähtsamad omadused

8.4

Organisatsiooni visiooni ja missiooni määratlemine

8.5

Organisatsiooni tööplaanid

8.1

Organisatsiooni roll

Narva sadamate arenduse missiooni täitmiseks on vajalik arenduse missiooni täitva ja sadamate tööd koordineeriva organisatsiooni olemasolu. Narva linna omavalitsus on ellu kutsunud organisatsiooni (2008. aastal asutatud Sihtasutus Narva Sadam), kes alustab tegelemist sadamate arendustegevusega ja sadamate töö koordineerimisega täitevtasandil.

Organisatsiooni olemasolu mõtteks (rolliks) on Narva sadamate arenduse ning sadamate töö koordineerimine ja juhtimine Arendaja nimel.

Kuna Narva sadamate arenduse rahastamisel on prioriteetne Arendaja poolne rahastamine ja selle korraldamine, siis sõltumata selle tüübist peab ellukutsutav organisatsioon kuuluma eelkõige Arendajale.

8.2

Organisatsiooni tähtsaimad omadused

Kuna areng toimub sel teel, et organisatsiooni või ökoloogilise süsteemi asemele, mis ei suuda uuele väljakutsele reageerida, astub mõni teine, siis tuleb Arendajal teadvustada, et Narva sadamate arenduseks ja tööks loodud organisatsioon peab tegutsema sõltumata sellest, kui hästi on organisatsioon suutnud uutele väljakutsetele reageerida. Arendajal ei ole siin tema organisatsiooni osas ellukutsumise-lõpetamise alternatiivi. Seega,

Arendaja ja tema organisatsioon peavad seisma selle eest, et tegutsetakse Narva sadamate arenduse missiooni ja sellest tuleneva kohaselt ning suudakse õigeaegselt ja tõhusalt reageerida muutustele ja väljakutsetele.

Arvestades sellega, kuivõrd keerukas on majanduskriisi tingimustes arendustegevuse alustamine kohtadel, mis ei ole olnud Arendaja prioriteetid varasematel aastatel, kuhu Arendajal ei ole jätkunud ressursse arendustegevuseks vajalikus ulatuses või kus arendustegevusega on tegeletud selleks vajalikku organisatsiooni omamata, siis peab ellukutsutav organisatsioon kindlasti olema "õppiv organisatsioon".

Arendaja organisatsiooni õppimise kiirus peab olema vähemalt võrdne ümbritsevas keskkonnas toimuvate muutuste kiirusega, sealhulgas kindlasti arendustegevuses Narva sadamates ja Eesti siseveeteel, aga samuti ka Narva jõe Venemaa kaldal.

Arendaja organisatsiooni võimekus on saavutatav, kui keskendutakse nii ülesannetele kui ka emotsionaalsetele protsessidele, mida tajuvad ülesandeid täitvad töötajad. Mõlemad on Narva sadamate arendusel ja töös esmatähtsad, kusjuures organisatsioonivälised emotsionaalsed aspektid Narva sadamate arenduse algaastatel majanduskriisi tingimustes vast tähtsamadki.

Arendaja organisatsioonil tuleb võimekuse saavutamiseks arendada organisatsioonilise võimekuse kõiki komponentide, sealhulgas:

1. organisatsiooniväliseid - kliendikesksust, organisatsiooni kohandumisvõimet, töö kvaliteedile ja konkurentidele orienteeritust (siin eelkõige teised sadamad Narva jõel);
2. organisatsioonisiseseid - kollektiivseid ja individuaalseid tulemusnäitajaid, organisatsioonilist selgust ja selget isiklikku vastutust, individuaalset tasustamist ja rahalist tasu.

Organisatsioonivälise võimekuse saavutamiseks vajalik sisaldub Narva Sadamate Arengukavas. Selleks on:

- Narva sadamate arenduse missioon ja visioonid,
- missiooni täitmiseks seatud strateegilised eesmärgid ja tehtud strateegilised valikud,
- missiooni, visioonide ning strateegiliste eesmärkide ja valikute kohase arenduse saavutamiseks koostatud tegevus- ja ressursikava.

Organisatsioonisisese võimekuse saavutamiseks on vajalik Arendaja ja tema organisatsiooni esimeste töötajate eeltöö. Organisatsioonisisese võimekuse saavutamiseks on vajalik:

- organisatsiooni rolli selge tajumine ning kokkulepped organisatsiooni rolli täitmise esmaulatuses, kuna rolli täitmise esmaulatus sõltub organisatsiooni tegevuse Arendaja poolsest rahastamisest (lähtekoht punktis 8.1).
- organisatsiooni töötajate hoolikas valik nende tähtsamate omaduste alusel (loetletud punktis 8.3, töötajate esialgne arv 2),
- organisatsiooni visiooni ja missiooni määratlemine (lähtekohad loetletud punktis 8.4)
- organisatsiooni visiooni ja missiooni kohase, organisatsiooni ellukutsumise aegsele olukorrale vastava ning eelseisvaid muutusi ja väljakutseid arvesse võtva töökorralduse ja tasustamise süsteemi kujundamine (lähtekohad loetletud punktides 8.1, 8.2 ja 8.3, kusjuures esialgsed tasumäärad annab ette Arendaja);
- spetsiifilisi, mõõdetavaid, ajaliselt piiritletud, reaalseid ja teostatavaid (SMART) ülesandeid sisaldavate tööplaanide koostamine (punktis 8.5).
- organisatsiooni tegevuskulude eelarvestamine ja rahastamise saavutamine.

Arendaja peab seejuures oma organisatsiooni tegevuse alguses olema, piisavalt põhjalik, järjekindel ja mõistev.

8.3

Organisatsiooni töötajate tähtsamad omadused

Arendaja organisatsiooni olemuse ja võimekuse määravad eelkõige selle töötajad ja nende haridustase, eriti siis, kui organisatsiooni töötajate arv on väike, nagu

seda eeldatavasti ongi ka pikemas perspektiivis Arendaja organisatsioon Narva sadamate arendusel.

Arendaja organisatsiooni töötajad peavad:

- olema välja õpetatud tehtavate tööde teataval oskustasemel tegemiseks,
- olema innustatud ja motiveeritud oma töös pidevale juurdeõppimisele,
- suutma hoida kliente tähelepanu keskmes,
- suutma oma tööd ise juhtida,
- suutma oma tööd rangelt ja kriitiliselt ise hinnata,
- suutma vastutada neile delegeeritud ülesannete täitmise eest.

Arendaja organisatsiooni juhid peavad:

- tundma oma kogukonda ja turgu,
- suutma strateegiliselt tegutseda, tegevusi delegeerida ja täitmist kontrollida,
- olema orienteeritud muutuva organisatsiooni juhtimisele ja seda suutma,
- suutma organisatsioonis hoida õppimiseks soodsat õhkkonda ja reaalselt toimivat õppetrükilt nii organisatsiooni poliitikas kui igapäevases tegevuses;
- suutma hoida organisatsiooni mainet ja reputatsiooni.

Arendaja organisatsiooni töötajad ja juhid peavad Narva sadamate arenduse missiooni täitmisel ja sadamate töös:

- mõistma ja ära kasutama tegutsemise keerukusest ja mitmekesisusest tulenevat;
- mõistma oma tegevuses ideede ja paindliku mõtteviisi tähtsust ning sellele vastavalt tegutsema ja tegevusi juhtima;
- mõistma organisatsioonisiseste protsesside tähtsust;
- tajuma organisatsiooni kui vastastikku seotud ja sõltuvat inimtegevuse süsteemi;
- tajuma organisatsiooni kui keerukat kohanemis- ja õppimisvõimelist süsteemi;
- tunnustama rühmatööd ja oskama selle efektiivsist ära kasutada;
- tunnustama tervikut hõlmavat mõtlemist ja kujundama sellele vastavat tööstiili;
- mõistma töötajate rolli õppiva organisatsiooni aktiivsete ja hinnatud liikmetena.

Organisatsiooni töötajad, vajadusel organisatsiooni poolt juurdekutsutud organisatsioonile lojaalsed teised isikud ja Arendaja teised esindajad (kindlasti arenduse algaastatel) asuvad organisatsiooni juhtimise keskmes eesmärgiga koondada organisatsiooni juhtimiseks ja töö korraldamiseks vajalikku informatsiooni nii organisatsiooni sisestest kui ka välistest allikatest ning tagada sellega organisatsiooni juhtide poolt tehtavate strateegiliste otsuste tulemuslikkus.

Kuna tegemist on väikese arvu töötajatega, kes Arendaja organisatsioonis sadamatega tegelema õpivad ja kogemuse omandavad, siis võib eeldada, et need töötajad on samas ka nii projektijuhud kui juhid, nende kogemuste pagas kasvab arenduse algaastatel jõudsalt ning neist kujunevad organisatsiooni võimekuse tegelikud kandjad. Seetõttu,

Arendaja organisatsioonis tuleb hoiduda lühiajaliste lahenduste kasutamisest ja saavutatud kogemuse mõtlematust raiskamisest ajutise efektiivsuse suurendamise nimel.

Suurimaks ohuks on siin väljaõppinud ja kogenud töötajate kaotusest tuleneda võiv "organisatsiooni mälukaotus" ja sellega kaasnev võimekuse langus kuni võimekuse täieliku kaotuseni (kui lühiajalisi lahendusi otsitakse näiteks organisatsiooni kulude kokkuhoiu kaudu).

8.4

Organisatsiooni visiooni ja missiooni määratlemine

Organisatsiooni visiooni ja missiooni määratlemisel tuleb lähtuda:

- Narva sadamate arenduse missioonist ja visioonidest,
- missiooni täitmiseks seatud strateegilistest eesmärkidest ja tehtud strateegilistest valikutest,
- visioonide kohase arenduse saavutamiseks koostatud tegevuskavast,
- organisatsiooni rollist Narva sadamate arendamisel,
- organisatsiooni tähtsamatest omadustest,
- organisatsiooni töötajate ja juhtide tähtsamatest omadustest ning nende tegevusest.

Organisatsiooni visioon ja missioon on töötajate kollektiivse töö tulemus, mis peavad:

- omama kõigi organisatsiooni töötajate toetust,
- olema organisatsioonile ainuomased,
- olema kontsentreeritud ja spetsiifilised,
- olema kerged mõista ja meelde jätta.

Organisatsiooni visioon ja missioon sünnivad organisatsiooni töötajate koostöös ning neis võib vajadusel arenduse käigus teha muudatusi.

8.5 Organisatsiooni tööplaanid

Organisatsioon koostab tööplaanid, mis sisaldavad Narva sadamate arendamise ja töö spetsiifilisi, mõõdetavaid, ajaliselt piiritletud, reaalseid ja teostatavaid ülesandeid.

Tööplaan kuulub täitmisele, kui selle on kinnitanud Arendaja ning eelnevalt heaks kiitnud väärtuslikud subjektid, kui tööplaan sisaldab ülesandeid nende kasutuses olevates eriotstarbelistes sadamaosades, samuti muud isikud, kellega koostööd tehakse ja kelle koostööst on eelnevalt vajalik.

Ülesanded tulenevad käesoleva arengukava koosseisus määratletud lähtekohtadest:

- sadamate arenduse missioonist (Osas 3),
- sadamate visioonidest (Osades 4, 4A ja 4B),
- sadamate arenduse strateegilistest eesmärkidest ja valikutest (Osas 5),
- tegevus- ja ressursikavast (Osades 7, 7A ja 7B),

taustaandemtest:

- sadamate olukorrast arenduse algfaasis (Osades 1, 1A ja 1B),
- sadamate arenduse ajenditest (Osas 2),
- projektidest, rutiinidest ja uuendustest (Osas 6)

ning partneritega koostööst, sealhulgas:

- väärtuslikud subjektid, nende arendustegevus ja selle tulemuslikkus,
- Narva linna omavalitsuse institutsioonid,
- riiklikud institutsioonid,
- liidud, s.h. rahvusvahelised,
- ettevõtjad, s.h. rahvusvahelised,
- fondid, s.h. rahvusvahelised.

Tööplaanid koostatakse sadamate, sadamaosade, arenduse etappide ja väärtuslike subjektide lõikes, juhindudes sadamate arenduse missioonist ja sadamate visioonidest ning võttes arvesse kõiki arenduse strateegilisi eesmärke ja valikuid kõigis arenduse kontekstides:

- **klienditeenindus,**

- **tehiskeskkonna arendus,**
- **looduskeskkond,**
- **teiste isikute omand ja vara,**
- **siseveetee arendus,**
- **rahastamine.**

Esimese tööplaani koostamise käigus töötab organisatsioon välja tööplaanide koostamise algoritmi ja maketi ning kooskõlastab selle Arendajaga ja väärtuslike subjektidega.

Tööplaani koostamise algoritm ja makett peavad sealjuures sisaldama (lisatud dokumentidena) veel:

- Narva linna omavalitsuse ja riiklike institutsioonidega ning teiste, sealhulgas rahvusvaheliste, partneritega koostöö protsessi lühikirjeldusi (sealhulgas interaktiivsed aktsepteeritavad meetodid) koos vastavate kokkulepete sõlmimisega, kui seda peetakse vajalikuks;
- projektide komplekteerimise ja kooskõlastamise põhimõtteid;
- teostatavate hangete ettevalmistamist, s.h. hangete eelset kontrolleelarvete koostamist ning hangete korralduskulude hindamist ja vajadusel täiendava arvessevõtmist (sõltuvalt sellest, kas hanke ettevalmistuse teeb organisatsioon omal jõul või abistab teda nõustaja);
- Narva Sadamate Arengukava koosseisu kuuluvate sadamate visioonide, strateegiliste eesmärkide ja valikute ning tegevus- ja ressursikava muutmise ettepanekute tegemise ja nende ettepanekute arvesse võtmise korda, mis võimaldaksid vajadusel muudatuste tegemist.

Siinjuures tuleb veelkord nimetada, et sadamate arendus ja töö on edukad ja missiooni kohaselt saavutatud parim võimalik, kui Arendaja, tema organisatsioon ja väärtuslikud subjektid tegutsevad arenduse väärtuslikel objektidel ja väärtuslikes keskkondades arenduse missiooni kohaselt kliendi huvides neid tingimusi üheski etapis ja kontekstis eiramata. Seega,

Tööplaanide oskuslik ja õigeaegne koostamine ning nende sihikindel ja asjatundlik täitmine tagavad Narva sadamate arenduse suurima võimaliku väärtusliku ühisosa saavutamise.

Tööplaanide koostamise vajadust ei tohi ühelgi juhul alahinnata, sest vajalike tööplaanide arv on väga suur.

Järgnevalt on **näitena** loetletud ainuüksi ühe tegevus- ja ressursikava tegevuse tööplaaniga seonduv, kus ülesanded (ja allülesanded), täitmise ajakava ja rahastamine ning koostööalased aspektid ja täitjad vajavad identifitseerimist.

Tähis KHV-11 (Osas 7A punkt 5.4 esimene tegevus):

Kulgu sadam (K)
Huvilaevade sadamaosa väiksematele alustele (HV)
Territoorium ja paadikalda I osa (tegevus 1)
Lähem perspektiiv (arenduse I etapp)

Ülesanne KHV-11-1:

Terviklahenduse eelprojekteerimine

Lähtekohad:

- Narva sadamate arenduse missioon (Osas 3)
- Kirjeldus Kulgu sadama visioonis (Osas 4 ja 4B)
- Strateegilised eesmärgid ja valikud kuues kontekstis (Osas 5)
- Kirjeldus tegevuskavas (Osas 7 ja 7A)
- Rahaline ressurss ressursikavas (Osas 7 ja 7B)
- Kirjeldus olemasolevas olukorras ja analüüs (Osades 1, 1A ja 1B)
- Arenduse ajendid (Osas 2)
- Projektid, rutiinid ja uuendused (Osas 6)
- Muud täiendavad spetsiifilised tingimused, mida arengukava üldistav sisu ei sialda, mis tulenevad arenduse tegelikust asjade käigust selleks hetkeks ning üleskerkida võivatest täiendavatest probleemidest ja nende lahendamise vajadusest.

Ülesanne KHV-11-2:

Projekteerimistööd

Lähtekohad:

- Eelprojektiga määratud lahendus ja kooskõlastused
- Muud täiendavad tingimused, mida arengukava üldistav sisu ei sialda, mis tulenevad arenduse tegelikust asjade käigust selleks hetkeks ning üleskerkida võivatest täiendavatest probleemidest ja nende lahendamisest.

Ülesanne KHV-11-3:

Ehitustööd

Lähtekohad:

- Projekt, kooskõlastused ja load
- Konkreetne ehituskoht ja selle eripära
- Muud täiendavad tingimused, mida arengukava üldistav sisu ei sialda, mis tulenevad arenduse tegelikust asjade käigust selleks hetkeks ning üleskerkida võivatest täiendavatest probleemidest ja nende lahendamisest.

Narva Sadamate Arengukava Osa 9

Arengukava elluviimise seire

Arengukava elluviimise seiret teostab Arendaja:

1. Narva Linna Arengukava kontekstis;
2. Narva Sadamate Arengukava kontekstis;
3. Arendaja organisatsiooni kontekstis.

Narva Linna Arengukava kontekstis (1.) lähemas perspektiivis (I etapis) teostab Arendaja seiret eesmärgiga sadamate arendust prioriteetselt suunata ja rahastada, saavutamaks arendustegevuse mahajäämuse likvideerimise sadamates ning Arendaja organisatsiooni töösse rakendamise.

Narva Linna Arengukava kontekstis (1.) kaugemas perspektiivis (II etapis) teostab Arendaja seiret eesmärgiga sadamate arendust võrreldes linna teiste tehiskeskondade arendusega tasakaalustatult suunata, tagades seejuures väljakujunenud nõudlusest tulenevale vajadusele ning Arendaja töösse rakendunud organisatsiooni vajadusele vastava rahastamise.

Narva Sadamate Arengukava kontekstis (2.) teostab Arendaja seiret eesmärgiga veenduda, et tema organisatsioon tegutseb selle arengukava kohaselt ja kõrvalekalduvatult, sealhulgas tegutsemine vastavalt muudatustele, mida väljatöötatava korra kohaselt arengukavas tehakse.

Narva sadamaid arendava organisatsiooni kontekstis (3.) teostab Arendaja seiret eesmärgiga järelevalvata organisatsiooni õigeaegse ja asjakohase tegevuse ning võimekuse üle, samuti vajadusel suunata ja/või teha muudatusi organisatsiooni võimekuse taseme hoidmiseks ja/või tõstmiseks.

Seire teostamise alusteks on eelkõige organisatsiooni poolt esitatav tegevusaruandlus ja Arendaja poolt teostatav analüüs. Seire korraldamise korra töötavad üheskoos välja Arendaja ja tema organisatsiooni esindajad.

Seire teostamine jaotatakse kolme ossa:

- a) seire aastaaruannete põhjal (ei sisalda ja ei ole äriregistrile esitatav majandusaasta aruanne),
- b) seire tööplaanide täitmise aruannete põhjal,
- c) seire arendusalade ülevaate põhjal.

Aastaaruanne peab võimaldama ülevaate saamist ja arendustegevuse kui terviku analüüsi 1 kord aastas kõigis eelpool toodud arengukava elluviimise seire kõigis kolmes kontekstis. Aruanne peab sisaldama seire teostamiseks vajalikku, sealhulgas tööplaanide täitmise seisuga kirjeldavat kokkuvõtet. Aruanne ei või olla

ülekoormatud ja liialt detailne. Aruande koostamiseks vajalik keskmine ajakulu ei või olla üle 40 töötunni (5 tööpäeva).

Aastaaruanne peab organisatsioonilt Arendajale laekuma aruandeaastale järgneva jaanuari kuu lõpuks ning Arendaja peab arendustegevuse analüüsi tegema aruandeperioodile järgneva märtsi kuu lõpuks. Sellised aastaaruande esitamise ja analüüsimise tähtajad on vajalikud:

- veendumaks järgmiseks veeliikluse hooajaks tehtavas ettevalmistuse õigeaegsuses ja asjakohasuses;
- veendumaks aruandeperioodil tehtu õigeaegsuses ja asjakohasuses;
- Arendaja järgmise aasta eelarve ja kaasrahastamise planeerimiseks.

Tööplaani täitmise aruanne peab võimaldama ülevaate saamist selle mahus teostatust ja arendustegevuse sellele vastava osa anaslüüsi eelpool toodud arengukava elluviimise seire teises ja kolmandas kontekstis. Tööplaani teostamise aruanne peab organisatsioonilt Arendajale laekuma ülesannete täitmisele järgneva kalendrikuu lõpuks ning Arendaja peab tööplaani täitmise aruande heaks kiitma või põhjendatult tagasi lükkama aruande esitamisele järgneva kalendrikuu lõpuks.

Arendusalade ülevaatuseid teeb Arendaja oma äranägemise järgi, kuid mitte vähem kui 2 korda aastas – enne veeliikluse hooaja algust ja hooajal.

Arendaja peab seire korraldamiseks ette valmistama vajalikud ressursid.