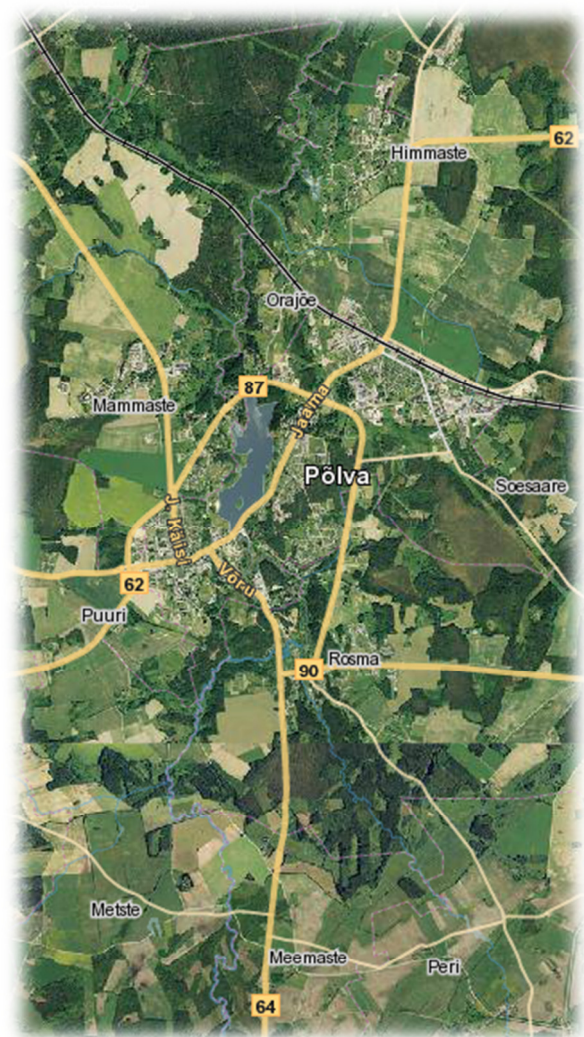


Põlva valla üldplaneeringut täpsustav ja muudev teemaplaneering "Himmaste ja Peri külade teed"

Põlva vald



Töö nr: 58ÜP13

Tellijä: Põlva Vallavalitsus

Projekti juht, planeerija: Heiki Kalberg

Planeerija: Tanel Breede



Sisukord

1.	Sissejuhatus.....	5
1.1.	Planeeringu algatamine	5
1.2.	Planeeringu eesmärk	5
1.3.	Planeeringu koostamise lähtematerjalid	5
1.4.	Jalg- ja jalgrattateede vajadus maanteede projekteerimismäärade kohaselt	5
1.5.	Planeeringu üldlahendus	6
1.6.	Töögrupp.....	6
1.7.	Tööprotsess.....	6
1.8.	Mõisted	6
1.9.	Elanikkonna struktuur ning jalgratta- ja jalgteede olemasolev olukord.....	7
1.10.	Jalgratta- ja jalgteede rajamise võimalikud lahendusvariandid	8
1.11.	Kaitsealused objektid.....	8
1.11.1.	Kultuurimälestised.....	8
1.11.2.	Kaitsealused liigid	8
2.	Planeeringu lahendus.....	9
2.1.	Planeeringu täpsusaste.....	9
2.2.	Jalg- ja jalgrattateede planeerimise üldised põhimõtted	9
2.2.1.	Üldpõhimõtted	9
2.2.2.	Eraldiseisev jalgratta- ja jalgteed.....	9
2.2.3.	Segaliiklusega teed	11
2.3.	Himmaste piirkond	11
2.4.	Peri piirkond.....	12
2.5.	Planeeritud jalgratta- ja jalgteede pikkus	12
2.6.	Jalgratta- ja jalgteed väljaspool teed maa-ala	13
2.7.	Servituutide seadmise vajadus	13
2.8.	Juurdepääs Himmaste karjäärile	15
2.9.	Üld- ja erinõuded jalgratta- ja jalgteede taristu toetuseks.....	15
2.9.1.	Valgustus	15
2.9.2.	Jalgrattaparklad	15
2.9.3.	Puhkekohad	15
2.9.4.	Tähistamine	16
2.9.5.	Ohutuse tagamine	16

2.10.	Keskkonnatingimused	16
2.11.	Planeeringu elluviimine.....	17
3.	Joonised	18
	Joonis 1 – Himmaste küla põhijoonis	19
	Joonis 2 – Peri küla põhijoonis	20



1. Sissejuhatus

1.1. Planeeringu algatamine

Planeering on algatatud Põlva vallavolikogu 13.09.2012 a otsusega nr 25 "Põlva valla üldplaneeringut täpsustava ja muutva teemaplaneeringu "Himmaste ja Peri külade teede teemaplaneering" algatamine ja keskkonnamõju strateegiline hindamine".

1.2. Planeeringu eesmärk

Teemaplaneeringu eesmärk on liikluse korraldamise põhimõtete väljatöötamine, transpordi, jalgratta- ja jalgteede võrgustiku väljakujundamine ning ettepanekute tegemine liikluse kahjuliku mõju vähendamiseks elukeskkonna parandamise eesmärgil.

1.3. Planeeringu koostamise lähtematerjalid

Planeeringu koostamisel on võimalusel lähtutud järgmistest materjalidest:

- Põlva maakonnaplaneering;
- Põlva valla üldplaneering;
- Põlva valla arengukava;
- Põlva linna ja lähialade kergliikluse teemaplaneering;
- Himmaste küla arengukava;
- Peri küla arengukava;
- Põlva valla teemaplaneeringu *Himmaste ja Peri külade teede teemaplaneering* keskkonnamõju strateegiline hindamine.

1.4. Jalg- ja jalgrattateede vajadus maantee projektteerimisnormide¹ kohaselt

(2) Teelõikudel, kus liiklussagedus on alla 50 auto ööpäevas, peab maantee projektteerimisel ette nägema jalakäijate ja jalgratturite aastaringsed liikumisvõimalused selleks rajatud teepeenral või sõiduteest eraldi asetseval katteta pinnasteel nii, et oleks tagatud jalakäijate ja ratturite liiklemine kõigis ilmaoludes. Teelõikudel, kuhu projektteeritakse jalgteed, peab olema jalakäijate ja jalgratturite liiklus sõiduteel keelatud.

(3) sõiduteest eraldi asetsev jalgteed tuleb vajadusel ette näha lähtudes liiklusohutuse analüüsist. Sõltumata liiklusohutuse analüüsist tuleb eraldiasetsev jalgteed ehitada lähtudes Tabel 1 sätestatud autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse lubatud piirkiirusest. Kiirteele ja I klassi maanteele peab projektteerima jalgteed olenemata projektkiirusest. Projektkiirusel kuni 60 km/h võib jalgteed projektteerida sõidutee osana.

¹ Maantee projektteerimisnormid, ptk 7.4., jõustunud 15.06.2012, www.riigiteataja.ee, 29.03.14



Tabel 1. Jalgteede vajadus sõltuvalt eeldatavast liiklussagedusest ja projektkiirusest

Maantee klass	Jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedused $\leq ((JK+JR)/\ddot{o}p)$ autoliikluse erinevatel projektkiirustel, km/h		
I	60	80	> 80
II	200	100	50
III	250	150	100
IV	300	200	150
V	400	250	200
VI	-	300	200

(4) Jalgteel tuleb jalakäijate ja jalgratturite liiklus teineteisest eraldada või ehitada eraldi rattatee, kui nende liiklussagedus kokku on ≥ 300 inimest ööpäevas või kui jalgratturite arv ületab 30 ratturit tunnis tipptunni ajal.

(6) Kergliiklusteede kavandamisel lähtutakse tellija rahalistest võimalustest, nii et erinevatele kergliiklustee kasutajatele ja jalakäijatele oleks loodud tingimused antud tee ohutuks kasutamiseks. Kergliiklustee projekteerimisel ei pea lähtuma lõikes 3 toodud normist.

1.5. Planeeringu üldlahendus

Lähtuvalt eespool nimetatud projekteerimismõistest, planeeringutest ja arengukavadest määrati koostöös kohaliku omavalitsuse ja külade esindajatega jalg- ja jalgrattateede vajadus ja paiknemine.

1.6. Töögrupp

Käesoleva teemaplaneeringu konsultatiivtöögrupi koosseis:

- Eneken Padar, Põlva Vallavalitsuse ehitusnõunik;
- Andres Vijar, Volikogu arengukomisjoni esimees, Himmaste külavanem;
- Heiki Kalberg, Artes Terrae OÜ projektijuht;
- Tanel Breede, Artes Terrae OÜ maastikuarhitekt-planeerija;
- Tanel Esperk, Alkranel OÜ keskkonnamõju hindaja.

Täiendavate konsultantidena olid kaasatud:

- Kaarel Lääne, Maanteeameti lõuna regiooni esindaja.

1.7. Tööprotsess

Teemaplaneeringu koostamine toimus tellija, kohaliku omavalitsuse ja külavanemate esindajate ning töövõtja vaheliste arutelude, kohtumiste ja töögruppide käigus.

1.8. Mõisted

Planeeringulahenduse üheseks mõistmiseks on järgnevalt defineeritud planeeringus kasutatud olulisemad mõisted. Mõistete defineerimisel on kasutatud 24.02.2014 kehtima hakanud liikluseaduse sõnastust:

jalakäija on jalgsi või ratastoolis liikleja. Jalakäijaks loetakse ka rula, rulliske või -suuski, tõukeratast või -kelku või muid sellesarnaseid abivahendeid kasutav liikleja;

jalgratas on vähemalt kahe rattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva inimese või inimeste lihasjõul pedaalide või käsiväntade-hoobade abil. Jalgratas võib olla varustatud ka elektrimootoriga, mille maksimaalne püsi-nimivõimsus ei ületa 0,25 kilovatti. Jalgrattaks ei loeta ratastooli, mis on ette nähtud liikumiseks puudega isikule;

jalgratta- ja jalgte on jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Sõiduteega teede ristmikul on jalgratta- ja jalgte tee osa. Käesoleva töös on jalgratta- ja jalgte ka sportlike ja tervislike eluviiside propageerimiseks mõeldud tee, mis ei ole seotud ainult liiklusohutuse tagamisega sõiduteel.

jalgrattarada on jalgratta, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud ja teekattemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa;

jalgrattatee on jalgratta, tasakaaluliikuri, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud sõiduteest ehituslikult eraldatud või eraldi asuv teeosa või omaette tee, mis on tähistatud asjakohase liiklusmärgiga. Sõiduteega teede ristmikul on jalgrattatee tee osa;

jalgte on jalakäija ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud omaette tee, mis võib olla tähistatud asjakohase liiklusmärgiga;

kergliiklus(tee) on sportlike ja tervislike eluviiside propageerimiseks mõeldud tee, mis ei ole seotud liiklusohutuse tagamisega sõiduteel. Varasemalt oli maantee projektimisnormides: „Jalgte on ette nähtud jalakäijate, jalgratturite, rulluisutajate ja talvel ka suusatajate liikumiseks ehk kergliikluseks.“ Praegu kehtivates maantee projektimisnormides on kergliiklustee mõiste distantseeritud liiklusohutusest ning määratud tervislike eluviiside propageerimiseks, liiklusohutusega seonduvalt on mõiste nii projektimisnormides kui liiklusseaduses jalg- ja jalgrattatee. Varasem planeerimispraktikas välja kujunenud mõiste kergliiklustee on asendatud mõistega jalg- ja jalgrattatee;

kõnnitee on jalakäija ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud ja äärekiviga või muul viisil sõiduteest või jalgrattateest eraldatud teeosa, mis võib olla tähistatud asjakohaste liiklusmärkidega või teekattemärgistega;

segaliiklusega tee on olemasoleval teel kulgev jalgrattaga sõitmiseks või jalgsi käimiseks tähistatud sobilik tee;

sõidurada on sõidutee pikiriba, mis võib olla tähistatud asjakohaste liiklusmärkidega või teekattemärgistega ja mille laius on küllaldane autode liiklemiseks ühes reas. Kahe rattaline mootorratas ja mopeed võivad sõidurajal liikuda kahes reas;

sõidutee on sõidukite liikluseks ettenähtud teeosa. Jalgrattatee ning jalg- ja jalgrattatee ei ole sõidutee.

1.9. Elanikkonna struktuur ning jalgratta- ja jalgte olemasolev olukord

Himmaste külakeskus asub Põlva linna keskusest 5,2 km kaugusel (ca 7 min autosõitu, 15 minutit jalgrattasõitu või 1 tund ja 5 minutit jalgsi), sealjuures vahemaa külapiiirist linnapiirini on ca 2 km. Vahemaa läbimiseks jalgrattaga või jalgsi tuleb ca 2 km ulatuses kasutada maantee teepeenart, kuna jalgratta- ja jalgte puudub.

Peri külakeskus asub Põlva linna keskusest 5,7 km kaugusel (ca 7 min autosõitu, 16 minutit jalgrattasõitu või 1 tund ja 15 minutit jalgsi), sealjuures vahemaa külapiiirist linnapiirini on ca 4,5 km. Vahemaa läbimiseks jalgrattaga või jalgsi tuleb ca 4,5 km ulatuses kasutada maantee teepeenart, kuna jalgratta- ja jalgte puudub.

Olemasolevat olukorda kirjeldab Tabel 2.



Tabel 2. Olemasolev olukord ja olemasolevad jalgratta- ja jalgteed

Asukoht	Elanike arv (seisuga 31.12.2011)	Külakeskuse kaugus linnakeskusest	Segaliiklusega ala pikkus (puudub jalgratta- ja jalgteed)	Olemasolevad jalg- ja jalgrattateed küla piirides
Himmaste küla	496	5,2 km	ca 2 km	0,53 km
Peri küla	307	5,7 km	ca 4,5 km	0,2 km

Vahemaade pikkused osutuvad määravavaks transpordiliigi valimisel. Kui töökoht asub elukohast üle tee, siis minnakse tööle jalgsi. Kui töökoht asub 5 km kaugusel, võib tööle sõita jalgrattaga. Kui töökoht asub 15 km kaugusel siis on tõenäoline, et kasutatakse autot või ühistransporti. Kesk- ja Ida-Euroopa riikide väikese ja keskmise suurusega linnades loetakse mugavaks jalgrattaga läbimise vahemaaks kuni 10 km. Sellest lähtuvalt asuvad nii Himmaste kui Peri küla mugava jalgrattasõidu kaustusel Põlva linnast.

Keskmine jalgrattakasutajate arv on alla 5%

1.10. Jalgratta- ja jalgteede rajamise võimalikud lahendusvariandid

Planeeringulahendus töötati välja koostöös kohaliku omavalituse esindajate, külade esindajate, avalike koosolekute ning huvitatud osapooltega. Planeeringu eskiisi staadiumis koostati jalgratta- ja jalgteedele Himmaste küla puhul neli ning Peri küla puhul kaks erinevat lahendusvarianti. Lahendusvariandid vaadati läbi valla ja külade esindajatega ning seejärel korraldati külakeskustes avalikud arutelud, kuhu kaasati Maanteeamet ja asjast huvitatud isikud; arutelul olnud eskiislahendused on esitatud planeeringu lisades. Koosolekute ja avalike arutelude tulemusel valiti välja eelistatud lahendusvairant, mis kajastub käesolevas planeeringus.

1.11. Kaitsealused objektid

1.11.1. Kultuurimälestised

Peri külas on planeeringualal ehitismälestisena Peri mõisa park ja allee registrinumbriga 23787.

1.11.2. Kaitsealused liigid

Himmaste külas on planeeringualal III kategooria kaitsealuse liigina valge-toonekure elukoht keskkonnaregistri registreeringuga KLO9105477.

Peri külas on planeeringualal kaitsealana Peri mõisa park keskkonnaregistri registreeringuga KLO1200433 ja kaitstava looduse üksikobjektina Peri tamm keskkonnaregistri registreeringuga KLO4000402.



2. Planeeringu lahendus

2.1. Planeeringu täpsusaste

Teemaplaneering on koostatud põhikaarti ja ortofoto põhjal; geodeetilisi ega geoloogilisi uuringuid töö koostamisel tehtud ei ole. Teemaplaneeringu joonised on mõõtkavas 1:3'000-le. Teemaplaneering:

- määrab küla ja selle kontaktvööndi tasandil olemasolevatele jalgratta- ja jalgteedele täiendavalt juurde ehitatavate jalgratta- ja jalgteedele asukoha. Üldplaneeringu teemaplaneeringuga määratakse jalgratta- ja jalgteede asukoht sõidutee suhtes (kumb tee serv) ning määratakse orienteeruv kaugus sõidutee servast vastavalt kehtivatele nõuetele. Täpne asukoht määratakse projekteerimisel või detailplaneeringut nõudvatel juhtudel detailplaneeringu koostamise käigus;
- teeb ettepanekud võimalike maa-alade võõrandamiste kavandamiseks, täpne vajadus määratakse projektiga;
- teeb ettepanekud erateede avalikuks kasutamiseks määramiseks;
- teeb ettepanekud erakinnistuid läbivate juurdepääsudele servituutide seadmiseks.

Planeeringuga on määratud teelõigud, kus tuleb tagada jalgratturite ja jalakäijate liiklus eraldiseisvana sõiduteest. Hilisemal täpsemal projekteerimisel ja/või planeerimisel võib otsustada liikumisviiside omavahelise eristamise (eraldi jalgteed ja jalgrattateed), üldplaneeringuga seda ei määrata.

2.2. Jalg- ja jalgrattateede planeerimise üldised põhimõtted

2.2.1. Üldpõhimõtted

Jalgsi ja jalgrattaga liikumine on autoliiklusele oluliseks alternatiiviks kuni 10 km vahemaadel; võimalik, et edasisel elektrimootoriga jalgrataste lisandumisel suureneb see maa 15-20 km-ni. Jalgsi ja jalgrattaga liikumise eeliseks on odavus, tervislikkus ja teatud juhtudel ka kiirus. Oluline on tagada tõmbekeskuste (omavalitsuse keskused, teenuskeskused, haridusasutused, töökohad jms) ja nende lähialade ühendamine jalgratta- ja jalgteedega. Planeeritud jalgratta- ja jalgteede paigutamisel on arvestatud eelkõige inimeste igapäevast liikumist (kodu-töö-kauplus-kodu; kodu-kool-kodu; kodu bussipeatus-kodu). Teedevõrgu planeerimisel on arvestatud ka külade piirialadel teede loogilist jätkumist.

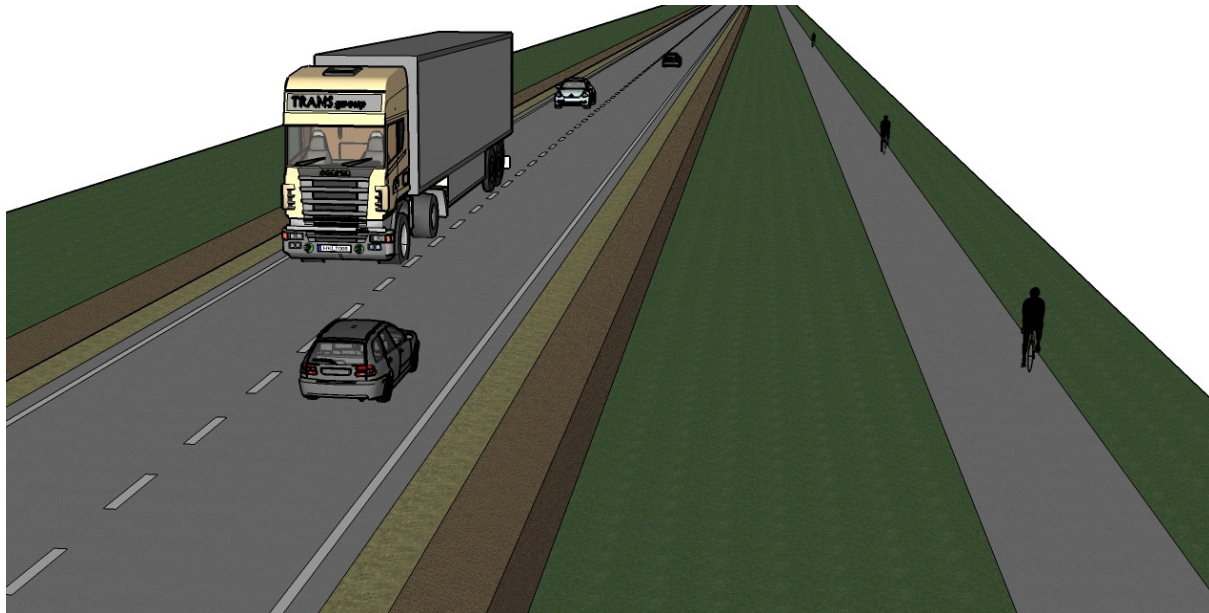
Edasisel projekteerimisel tuleb lähtuda parimast praktikast ning lisaks Eesti juhendmaterjalidele kasutada ka Põhjamaade jalgratta- ja jalgteede projekteerimise juhendmaterjale. Projekteerija valikul tuleb eelistada rahvusvaheliselt tunnustatud lektoritega jalgratta- ja jalgteede teemalist koolitust läbinud projekteerijaid.

2.2.2. Eraldiseisev jalgratta- ja jalgteed

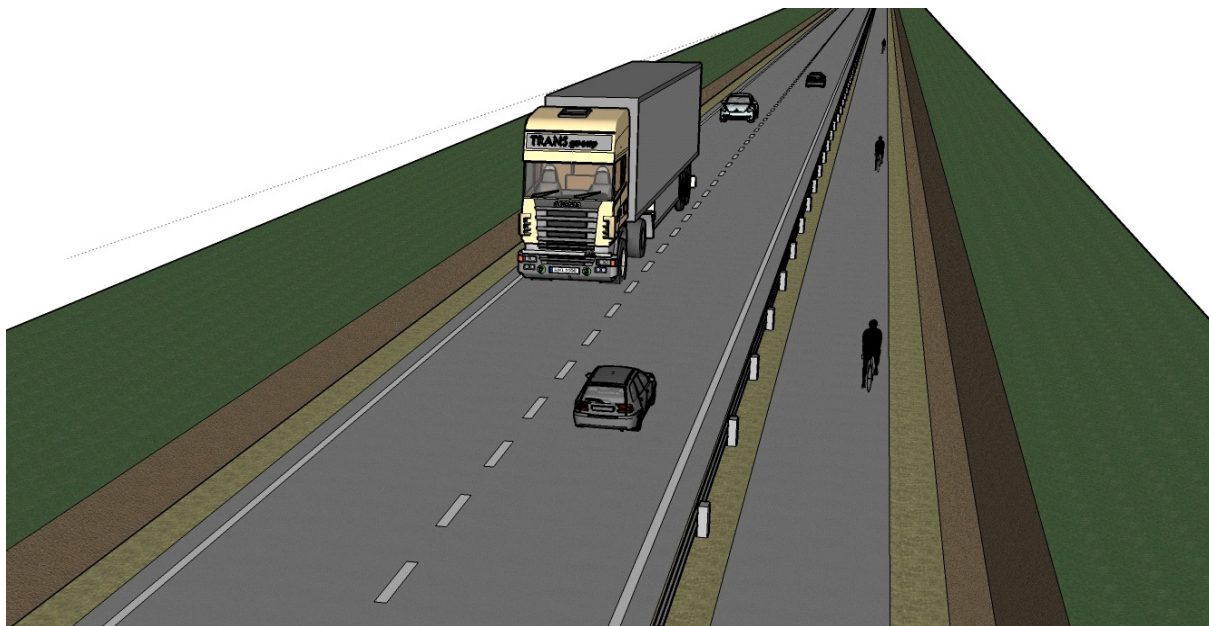
Parim lahendus on eraldada jalgratta- ja jalgteed sõiduteest haljasribaga, mille laius võimaldaks ohutut, pritsme- ja tuulemõjutuste vaba liikumist jalgratta- ja jalgteel. Eraldusribal võib kasutada ka põõsaid suurendamiseks meeldivustunnet ja vähendamaks sõiduteelt tulenevat müra ja heitgaase; põõsaste kasutamisel tuleb tagada külgnähtavus ja ristumiste piirkonnas nõuetekohased vaated ristuvatel teedel. Kitsamates oludes, kus lähtuvalt hoonestuse paiknemisest või väärtuslike loodusala- või põllumaade olemasolul, ei ole võimalik laia eraldusriba tegemine, on erandkorras

lubatud võimalikult lühikestel aladele jalgratta- ja jalgte e eraldamine sõiduteest pörkepiirdega. Pörkepiire kujutab endas võimaliku külgohtu jalgratturile ning seetõttu on see pigem erandlik lahendus.

Joonis 1. Sõiduteest eraldiseisev jalgratta- ja jalgte e, eraldatud haljasribaga



Joonis 2. Sõiduteest eraldiseisev jalgratta- ja jalgte e, eraldatud pörkepiirdega

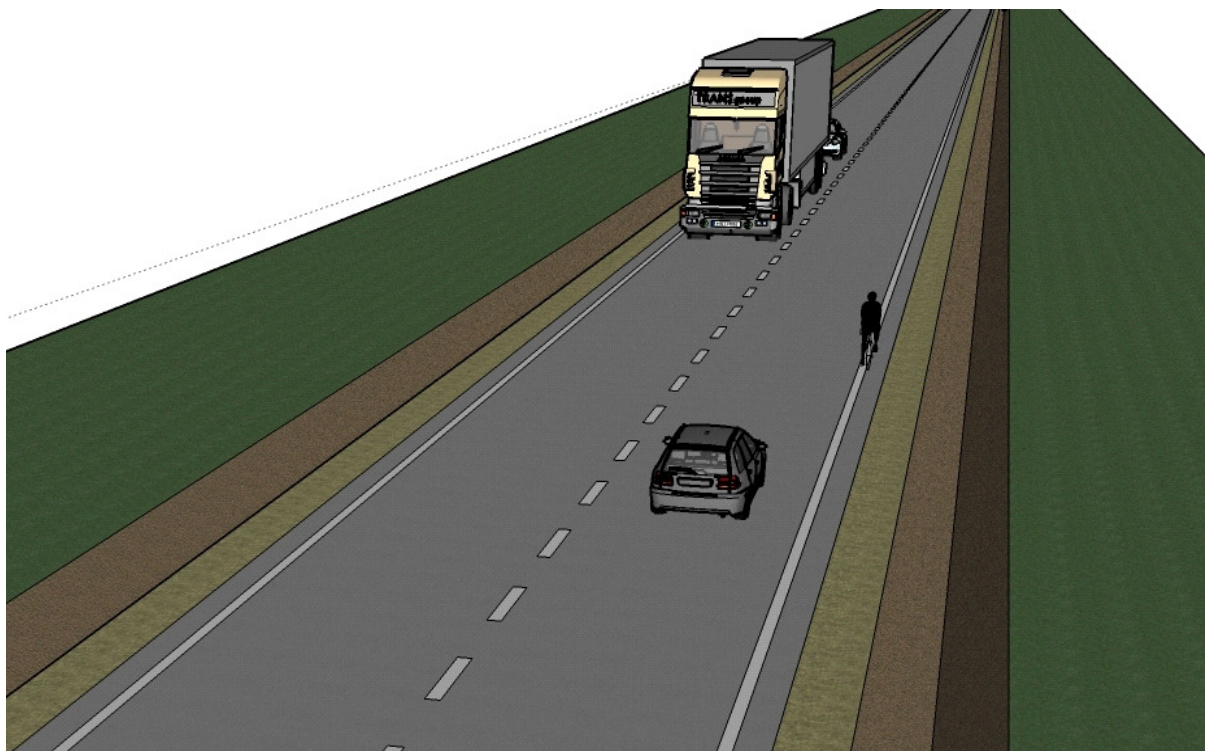


Maantee või asulasisese peateega paralleelselt kulgeva jalgratta- ja jalgte e ristumisel lõikuva kõrvalteega tuleb soovituslikult tagada jalgratta- ja jalgte e jätkumine ka ristuväl kõrvalteel koos jalgrattate e olemisega peateena, mis tähendab, et ristuväl kõrvalisemal teel olev liikleja peab andma teed jalgratta- ja jalgte el liiklejale. Ristmikud tuleb liiklusmärkidega vastavalt tähistada, samuti kaaluda tõstetud pinna tegemise vajadust; tõstetud pinna tegemisel tagada selle piisav pikkus enne lõikuvat teed, et peale. Oluline on projekteerimisel tagada, et autojuhile tehakse enne lõikumist üheselt arusaadavalt

2.2.3. Segaliiklusega tee

Kohad, kus liiklussagedus on väga madal, ei ole eraldiseisvaid jalgratta- ja jalgteid otstarbekas planeerida. Sellistel teelõikudel toimub jalgrattaga ja jalgsi liikumine vastavalt liiklusseadusele tee servas või teepeenral, vt tekstis Joonis 3.

Joonis 3. Jalgratturi ja jalakäija liikumine tee servas või -peenral



2.3. Himmaste piirkond

Himmaste küla ja Põlva linna vahele on planeeritud rajada sõiduteest eraldusribaga eraldatud jalgratta- ja jalgteed. Arvestades perspektiivset Põlva-Mooste jalgratta- ja jalgteed ühendust on Himmaste küla jalgratta- ja jalgteed planeeritud Kanepi- Leevaku ja Himmaste- Rasina maantee äärde.

Himmaste külakeskuses on planeeritud olemasolevat jalgratta- ja jalgteed pikendada Keskuse tn 19 korterelamu juurdepääsuteeni.

Eraldiseisev kuid eraldusribata jalgratta ja jalgteed on planeeritud Taevaskoja teele Himmaste küla bussipeatusest Himmaste algkooli hooneni.

Planeeringus on esitatud segaliiklusega teed, kus jalgratta- ja jalgliiklus toimub sõidutee servas. Segaliiklusega alad tuleb tähistada liikluskorraldusvahenditega.

Planeeringus on esitatud jalgratta- ja jalgteed ning sõidutee ristumiskohad. Planeeringus on viidud ristumised miinimumini.

Kanepi- Leevaku maantee äärne jalgratta- ja jalgteed ristumine raudteega on kavandatud olemasoleva Kanepi- Leevaku maantee raudteeületuskoha läänepoolsele küljele. Raudteest Himmaste küla suunas on jalgratta- ja jalgteed kavandatud maantee idapoolsele küljele. Maantee ületus tuleb teha raudteega ja maantee kõrvalteedega lõikumiste vahel viisil, mis tagab raudteeületuskohalt liikujatele piiranguteta raudteelt ärasõidu – võimaluseks on ristmikul kasutada märki 174 „lõikumine jalgrattatega“ mis hoiatab tee lõikumisest jalgratta- ja jalgteega, kuid ei anna jalgratta- ja jalgteel liikujatele eesõigust (planeeringu koostamisel oli kaalumisel ka tee ületuse tegemine ristmikust põhja

poole, kuid teeäärsete sügavate kraavide tõttu ei ole see võimalik). Jalgratta- ja jalgteede maanteega lõikumise täpne lahendus tuleb anda projekteerimise käigus, projekteerimiseks taotleda raudtee valdajalt tehnilised tingimused.

Planeeritud segaliiklusega J. Hurda tee raudteeülekäigukoht toimib planeeringu koostamise ajal mitteametliku ülekäigukohana – raudteeülekäigukoha kasutusele võtmiseks tuleb see projekteerida ja ehitada nõuetekohaseks samatasandiliseks, projekteerimisel taotleda raudtee valdajalt tehnilised tingimused. Planeeringuga ei määrata ülekäigukoha täpset lahendust – ülekäigukoha sama- või eritasandiline lahendus tuleb määrata projekteerimisel analüüsides erinevate variantide maksumust ja ehitamise võimalikkust.

Raudteeülekäigukoha rajamisel tuleb arvestada üldiste nõuetena teede- ja sideministri 09.07.1999 määrusega nr 39 „Raudtee tehnikasutuseeskirja kinnitamine“ ja selle määruse Lisaga 3 „Ehitusgabariidi rakendamise juhend“, mille kohaselt on ehitus-, remondi- ja muude tööde tegemisel keelatud rikkuda raudtee ehitusgabariidi nõudeid. Samuti tuleb juhendada viidatud määruse lisast 4 „Raudteeülesõidu- ja ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“, mis määrab ära tingimused, millistel juhtudel saab ja kuidas tuleb uut ületuskohta projekteerida ning ehitada.

Teede asukohad on esitatud joonisel nr 1.

2.4. Peri piirkond

Peri küla ja Võru- Põlva maanteel oleva Meemaste bussipeatuse ühendamiseks on planeeritud Meemaste- Peri maanteega paralleelselt sõiduteest eraldatud jalgratta- ja jalgteede. Perspektiivis on võimalik teed pikendada Rosma küla ja Põlva olemasolevate jalgratta ja jalgteedeni.

Peri keskuses on planeeritud olemasolev sõidutee kaitsealuse Peri mõisa pargi allée keskelt välja tõsta ning muuta olemasolev allée keskel olev sõidutee jalgratta- ja jalgteeks.

Peri mõisa pargi alal on jalgratta ja jalgteede kavandatud olemasolevale külakeskuse juurdepääsuteele. Eraldiseisev jalgratta- ja jalgteede on planeeritud külakeskuse tagant mäest alla kuni Mõisa tee 11 kinnistuni.

Planeeringus on esitatud jalgratta- ja jalgteede ning sõidutee ristumiskohad. Planeeringus on viidud ristumised miinimumini.

Planeeringus on esitatud segaliiklusega teed, kus jalgratta- ja jalgliiklus toimub sõidutee servas. Segaliiklusega alad tuleb tähistada liikluskorraldusvahenditega.

Teede asukohad on esitatud joonisel nr 2.

2.5. Planeeritud jalgratta- ja jalgteede pikkus

Tabel 3. Jalgratta- ja jalgteede pikkus

Asukoht	Eraldiseisvad jalgratta- ja jalgteed (km)					Segaliiklusega tee (km)
	Olemas-olev	Eraldus-ribaga	Eraldus-ribata	Planeeritud teed kokku	Olemasolevad ja planeeritud kokku	
Himmaste küla	0,53	4,4	1,1	5,5	6,03	3,7
Peri küla	0,2	1,95	0,23	2,18	2,38	0,44

2.6. Jalgratta- ja jalgteed väljaspool tee maa-ala

Käesoleva planeeringu täpsusaste (möötkava 1:3000) ei võimalda määrata täpselt kavandatava jalgratta- ja jalgte ehituseks vajamineva maa võõrandamise ulatust. Käesoleva planeeringuga esitatakse orienteeruv võõrandatava maa-ala ulatus, arvestades orienteeruvat jalgratta- ja jalgte paiknemist. Täpne jalgratta- ja jalgte asukoht ja võõrandatava maa ulatus määratakse projekteerimisel.

2.7. Servituutide seadmise vajadus

Planeeringuga esitatakse juurdepääsuservituutide seadmise vajadus kinnistutele, millel puudub juurdepääs avalikult teelt. Servituudi seadmiseks on vajalik sõlmida lepingud katastriüksuste omanike (nii teeniva kui valitseva kinnisasja) vahel või sõlmida lepingud katastriüksuse omanike ja kohaliku omavalitsuse vahel tee avalikuks kasutamiseks. Servituutide ja/või tee avalikuks kasutamiseks määramise vajaduse kohta on esitatud joonisel nr 1 ja 2 ning tabelis Tabel 4. Servituutide seadmise vajadus.



Tabel 4. Servituutide seadmise vajadus

Teeniv kinnisasi (katastriüksuse tunnus)	Servituudi sisu ja valitsev kinnisasi, isik
Himmaste küla	
61902:003:0032	Juurdepääsuservituut, 61902:003:0031
61902:003:0052	Juurdepääsuservituut, 61902:003:0139
61902:003:0084 61902:003:0009 61902:003:0085 61902:003:0086 61902:003:0758 61902:003:0708 61902:003:0711 61902:003:0705	Juurdepääsuservituut või avalikku kasutusse määratav tee
61902:003:0592 61902:003:0001 61902:003:0753 61902:003:0745 Reformimata riigimaa	Juurdepääsuservituut või avalikku kasutusse määratav tee
Reformimata riigimaa	Juurdepääsuservituut, 61902:003:0542
61902:003:0152	Juurdepääsuservituut, 61902:003:0720
61902:003:0117	Juurdepääsuservituut, reformimata riigimaa
61902:003:0608 61902:003:0034	Juurdepääsuservituut, reformimata riigimaa
61902:003:0694 61902:003:0695	Juurdepääsuservituut või avalikku kasutusse määratav tee (Paako tee)
61902:003:0021	Juurdepääsuservituut või avalikku kasutusse määratav tee (Lao tee)
61902:003:0035 61902:003:0729 61902:003:0053 61902:003:0050 61902:003:0047	Juurdepääsuservituut või avalikku kasutusse määratav tee
Peri küla	
61903:001:0091 61903:001:0644 61903:001:0717 61903:001:0628 61903:001:0624 61903:001:0623 61903:001:0627	Juurdepääsuservituut või avalikku kasutusse määratav tee (Toominga tee)
61903:001:0005 61903:001:0174 61903:001:0169 61903:001:0025 Reformimata riigimaa	Juurdepääsuservituut või avalikku kasutusse määratav tee
61903:001:0171	Juurdepääsuservituut, 61903:001:0702
Reformimata riigimaa	Juurdepääsuservituut, 61903:001:0617
61903:001:0209	Matkaraja läbipääsuservituut või avalikku kasutusse määratav tee (Pääs RMK matkarajale)



2.8. Juurdepääs Himmaste karjäärile

Vastavalt Keskkonnaameti ja kohaliku kogukonna vastuseisule ei ole Himmaste karjäärist materjali väljavedu läbi Himmaste küla olemasolevaid tingimusi arvestades võimalik. Seetõttu on karjäärile planeeringuga ette nähtud võimalus uue juurdepääsutee rajamiseks paralleelselt raudteega.

Tee on kavandatud väljapoole raudtee maa-ala, millega osaliselt võib tee rajamine vähendada põllu- ja heinamaana kasutusel olevaid alasid, kuid ka antud juhul on tegemist vastavate alade servaaladega. Tee rajamine on võimalik vaid vastavate maaomanikega kokkuleppe saavutamisel.

Looduskeskkonnale avalduvate mõjude minimeerimiseks tuleb kaaluda karjääri juurdepääsutee rajamist üherealisena, vajadusel rajada kohati möödasõidutaskud. Juurdepääsutee asukoha valikul vältida võimalusel paralleelselt raudteega kulgeva kõrghaljastuse likvideerimist.

2.9. Üld- ja erinõuded jalgratta- ja jalgteede taristu toetuseks

2.9.1. Valgustus

Valgustamise vajadus tuleb täpselt määrata edasisel projekteerimisel lähtuvalt:

- kasutustihedusest;
- hooajalisusest ja
- ohutusvajadusest, sh ka olemasolevatel jalgratta- ja jalgteedel, kus on toimunud jalgratturite ja jalakäijate vahelised ohuolukorrad/õnnetused.

Eelkõige vajavad valgustamist asulasisesed teed ning kõige tihedama liiklusega lõigud, ristumised ja ristmikud. Valgustuse kavandamisel tuleb arvestada hilisema eksploatatsioonikuludega. Valgustite valikul tuleb eelistada energiasäästlikke lahendusi. Peri pargis ja alleega piirneval alal tuleb projekteerimisel tagada puude juurte kaitse ja valida stiililiselt sobivad valgustid.

Valgustuse kavandamisel arvestada 23.12.2014 a Maanteeameti peadirektori käskkirjaga nr 0340 kinnitatud Riigimaanteeede valgustamise juhiseiga.

2.9.2. Jalgrattaparklad

Rattaparklad koos raamist lukustamise võimalusega ning soovitavalt videovalve võimalusega tuleb teha:

- haridusasutuste juurde, soovitavalt katusealuse võimalusega, et kaitsta jalgrattaid nii vihma kui päikese eest – meetme eesmärk on soodustada ratta kasutust ja liiklusõpet teel kodukooli;
- tömbekeskuste (töökohad, kauplused, omavalitsusasutused, külakeskused jms) juurde;
- turismiobjektide, mis tingivad teekonna jätkumist jalgsi, juurde.

2.9.3. Puhkekohad

Igal jalgratta- ja jalgteel tuleb teha laiendatud puhkekohtasid arvestusega vähemalt üks puhkekoht kilomeetri kohta. Puhkekohas peaks olema istumisvõimalus, prügikast ning puhkekoht ei tohiks takistada jalgratta- ja jalgteel liikujat. Kuna jalgratta- ja jalgteede ehitamise üheks eesmärgiks on tervislike eluviiside propageerimine, siis tuleb seal liiklejatele anda ka võimalus puhkepauside tegemiseks.



Võimalikud puhkekohad on Himmaste piirkonnas Põlva-Mooste teega paralleelse jalgratta- ja jalgteed puhul ringristmiku ja Redeli tee ristmiku piirkonnad. Peri piirkonnas on sobiv puhkekoht Peri mõisa park ja mõisa pargi allee.

2.9.4. Tähistamine

Jalgratta- ja jalgteed ning segaliiklusega teed tuleb tähistada nii looduses, kui ka paber- ja digikaartidel ning teha info võimalikult kergesti kättesaadavaks. Kohalikele vaatamisväärsustele tuleb tähelepanu juhtida (vaadete tagamine, liiklusmärkidega objektile suunamine) viisil, mis ei vähenda liiklusohutust.

2.9.5. Ohutuse tagamine

Planeeringu joonistel on välja toodud toimunud liiklusõnnetused. Ohtlike kohtade kohast infot on arvesse võetud planeeringulahenduse koostamisel.

Planeeritud jalgratta- ja jalgteed kavandatud katkematult alustades ja lõpetades loogilises kohas, milleks on olemasolev juurdepääsutee, bussipeatus, kohalik segaliiklusega tee.

Jalgratta- ja jalgteede asukohavalikul on arvestatud sellega et oleks võimalikult vähe lõikumisi sõiduteega ning vajalikud lõikumised oleks võimalikult hea nähtavusega piirkonnas. Piiratud ruumiga kohtades, kus ei ole võimalik jalgratta- ja jalgteed vahele kavandada eraldusriba tuleb ohutuse tagamiseks kavandada pörkepiire, vähendada sõidukite piikumiskiirust või tagada ohutus muul viisil. Täpne lahendus määratakse projekteerimisel.

Jalgratta- ja jalgteede lõikumisel või paiknemisel sõidu- või raudtee kaitsevööndis tuleb arvestada kõiki teede projekteerimise ja ohutusega seotud õigusakte.

2.10. Keskkonnatingimused

Peri külas läbib kavandatav tee loodus- ja muinsuskaitse all olevat Peri mõisa parki ning pargi alleed. Enne projekteerimist tuleb allee ja pargi kaitse tagamiseks:

- koostada dendroloogiline hinnang, mis määrab puude tervisliku ja esteetilise seisukorra ning mille põhjal saab teha edasised otsused pargi ja allee säilitamise ning uuendamise tingimuste kohta;
- koostada muinsuskaitse eritingimused, mis määravad pargis jalgratta- ja jalgteed täpse asukoha, katendi tüübi, valgustuse ja inventari stiili ning pargi edasise tervikolemuse põhimõtte – tulenevalt suurest nõukogudeaegsest ümberehitamisest ning juba Eesti Vabariigi algusaastatel toimunud kruntideks tükeldamisest, mis on muutnud olulisel määral ajaloolis pargi olemust, on vaja otsustada, kas pargi taastamine on restaureeriv-rekonstrueeriv või kohandav.

Teemaplaneeringuga on sõidutee osa planeeritud viia allee keskelt välja ning selle asemele kavandatakse jalgratta- ja jalgteed. Teede rajamisel vältida puude kahjustamist – vältida kaevetöid puude vora perimeetris. Kaevamistööde tegemisel ei tohi kahjustada puude juurestikku ega lõigata läbi ankurjuuri. Ehitusprojekt tuleb kooskõlastada kaitseala valitsejaga.

Projekteerimisel ja ehitamisel tuleb tagada olemasoleva maaparandussüsteemi toimimine ning vajadusel teha süsteemide ümberehitamine.

Projekteerimisel tuleb täiendavalt arvestada teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilises hindamises toodud leevendavate meetmetega.

2.11. Planeeringu elluviimine

Planeeringu elluviimisel lähtutakse kohaliku omavalitsuse teehoiukavast, arengukavast ja rahalistest võimalustest ning riiklikust teehoiukavast.

Planeeringus kavandatud jalgratta- ja jalgteede täpsed tehnilised lahendused määratakse ära projekteerimistingimustega arvestades kõiki kehtiva seadusandluse norme ja kooskõlastusvajadusi.

Maade täpne võõrandamisvajadus määratakse edasisel projekteerimisel, planeeringus esitatud maa-alad on ligikaudsed; maa-ala suurus sõltub täpsest projektlahendusest.



3. Joonised

Joonis 1 – Himmaste küla põhijoonis

Joonis 2 – Peri küla põhijoonis

