Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneering

Töö nr 1147/08

Vinni vallavalitsus	Hendrikson & Ko OÜ
Tartu mnt 2, Pajusti	Raekoja Plats 8, Tartu
http://www.vinnivald.ee	http://www.hendrikson.ee
3 258 650	7409802

Rakvere Vallavalitsus
Vallikraavi 8, Rakvere
http://www.rakverevald.ee/
3 278 261

Rägavere Vallavalitsus
Ulvi küla
http://www.ragaverevv.ee
3295415

Tartu 2009

Kõik õigused on kaitstud. Käesoleva töö paljundamine
ja levitamine toimub Hendrikson & Ko loal

2 Töö nr 1147/08 Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneering. Eskiislahenduse seletuskiri

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Eessõna

Idee kaardistada võimalused ning luua tervise- ja liikumisradade kohta ühtsem nägemus Rakvere linna ümbruskonnas on küpsenud juba mitmeid aastaid. 2006. a. arutati praegu teemaplaneeringus osalevate Vinni, Rakvere ja Rägavere valdade ning tookord kaasatud Rakvere linna esindajate vahel mõtet, kuidas kindlustada looduses aastaringne ja tasuta aktiivse liikumise võimalus Lääne-Virumaa elanikele. Eesmärgiks võeti liita olemasolevad liikumisrajad ühiselt hooldatavaks ja aastaringselt kasutatavaks Lääne-Viru Terviseradade võrgustikuks.

Käesoleva, kolme valda: Vinni, Rakvere ja Rägavere, hõlmava kergliikluse teemaplaneeringu koostamine on vajalik samm seatud eesmärgi poole liikumisel. Koostatav teemaplaneering arvestab lisaks nimetatud kolme valla piirkonnas elavatele inimestele ka lähipiirkonna suurima tõmbekeskuse, Rakvere linna elanikega. Planeeringu alusel tulevikus rajatav kergteede ja liikumisradade võrgustik annab võimaluse Rakvere linna ümbruses vabas õhus liikuda ja sportida ning parandab loodetavasti seeläbi ka inimeste tervist.

Teemaplaneeringu koostamisel osaleva kolme valla territooriumil on mitmeid piirkondi, eksponeerimist väärivaid loodusväärtusi nagu Kõrgemäe Rakvere vallas, Vinni-Pajusti tammik ja Mõdriku-Roela vallseljak Vinni vallas ning Mõedaku ümbrus Rägavere vallas, mis planeeringu elluviimisel esile tõstetud saavad ja tihedamat kasutust leiavad.

Koostatav teemaplaneering on rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi ja EASi vahendusel.

Tänusõnad koostajatele ja teemaplaneeringu käekäigu vastu huvi tundnud ning tegemisel osalenud inimestele.

Vinni Valla arendusnõunik Gustav Saar
8. juulil 2009

4 Töö nr 1147/08 Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneering. Eskiislahenduse seletuskiri

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Sisukord

1 Sissejuhatus. Ülevaade planeeringu koostamise protsessist 7
2 Mõisted 9
3 Planeeringulahenduse kokkuvõte 11
4 Planeeringulahenduse alused 13
4.1 Ülevaade seotud arengudokumentidest 13
4.2 Kergliikluse kavandamise põhimõtted 17
5 Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliiklusvõrgustik 21
5.1 Võrgustiku kujundamise põhimõtted 21
5.2 Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliiklusele mõeldud teede liigid 25
Kergliiklusteed 25
Terviserajad 29
Kergliiklusmarsruudid 30
5.3 Toetav infrastruktuur 31
Eritasandilised ülekäigud 31
Autoparklad 32
Jalgrattaparklad 32
Istumiskohad 34
Infostendid 34
5.4 Probleemsed juhud 35
Kergliiklustee lõikumine maanteega 35
Kergliiklustee lõikumine raudteega 36
Ruumipuudus 36
Kergliiklustee ringteel 36
6 Kavandatavate kergliiklusteede, terviseradade ja kergliiklusmarsruutide tasuvus 37
6.1 Kergliiklusteede, terviseradade, kergliiklusmarsruutide ja lisainfrastruktuuri rajamisega seotud majanduslikud kulud 37
6.2 Kergliiklusele mõeldud teede rajamisega kaasnevad mõjud 43
6.3 Potentsiaalsete kasutajagruppide analüüs 53
7 Kergliiklusteede prioriteetsus omavalitsusüksuse kaupa 55
8 Planeeringulahenduse elluviimine 57
8.1 Teemaplaneeringu rakendumiseks vajalikud tegevused ning koostöövajadus 57
8.2 Täiendavate planeeringute ja projektide koostamise vajadus ja järjekord 58
Lisad 60

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

6 Töö nr 1147/08 Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneering. Eskiislahenduse seletuskiri

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

1 Sissejuhatus. Ülevaade planeeringu koostamise protsessist

Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneering (TP) algatati planeeringus osalevate valdade volikogude otsustega, vastavalt Vinni Vallavolikogu otsusega nr 52 18.12.2008; Rakvere Vallavolikogu otsusega nr 35 17.12.2008; Rägavere Vallavolikogu otsusega nr 95 11.12.2008. Samade otsustega otsustati planeeringule keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine, kuna teemaplaneeringu elluviimisega ei kaasne eeldatavalt olulist mõju keskkonnale. Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneering koostatakse valdade üldplaneeringute täpsustamiseks vastavalt planeerimisseaduse § 8 lg 2-le. Teemaplaneeringute lähteseisukohad on ära toodud lisas nr 1.

Vinni, Rakvere ja Rägavere vallad paiknevad Rakvere linna vahetus läheduses ning üksteise naabruses. Rakvere linn on kõikide kolme valla elanikele tugevaks tõmbekeskuseks, sh igapäevase pendelrände osas. Vahemaad valdade suurematest keskustest Rakverre ei ole pikad (alla 15 km), samasse suurusjärku jäävad paljude elanike jaoks ka vahemaad vallasiseste tõmbekeskusteni. Autoliiklus on oluliselt tihenenud, sh väiksematel teedel ning maanteede paralleelne kasutamine kergliikluseks ning tervisespordi tegemiseks muutub järjest ohtlikumaks; vajadus eraldiseisvate kergliiklusele mõeldud teede kavandamise ja rajamise järele kasvab. Kõikide valdade, nii Vinni, Rakvere kui Rägavere kehtivates või koostatavates üldplaneeringutes on käsitletud kergliikluse teemat ning tähistatud perspektiivsed kergliiklustrassid. Käesoleva teemaplaneeringu peamine eesmärk on kolme valla kergliiklusteede võrgustiku täpsustamine ning ühtse loogilise terviku kujundamine, et saavutada optimaalseimad lahendused. Oluline ei ole seejuures mitte ainult valdade kergliiklusteede omavaheline haakumine, vaid ka loogiline ühendus Rakvere linna kui peamise tõmbekeskuse kavandatava kergliiklusteede võrgustikuga.

Käesolevas kergliikluse teemaplaneeringus käsitletakse Rakvere linna lähialasid. Rakvere ja Rägavere valla territoorium jäävad täies mahus planeeringuala sisse, Vinni vallas jääb valla linnast kaugem lõunaosa planeeringualast välja. Vinni valla poolitamine on tingitud selle lõunaosa ehk Roela ja Tudu piirkonna füüsilisest kaugusest Rakvere linnast – üle 20 km pikkused vahemaad ei ole enamiku kergliiklejate jaoks läbitavad. Vinni valla üldplaneeringuga on kavandatud kergliiklustee Roela aleviku lähistele Mustvee maantee äärde; Tudu piirkonda on kavandatud mitmeid matka- ja liikumisradu.

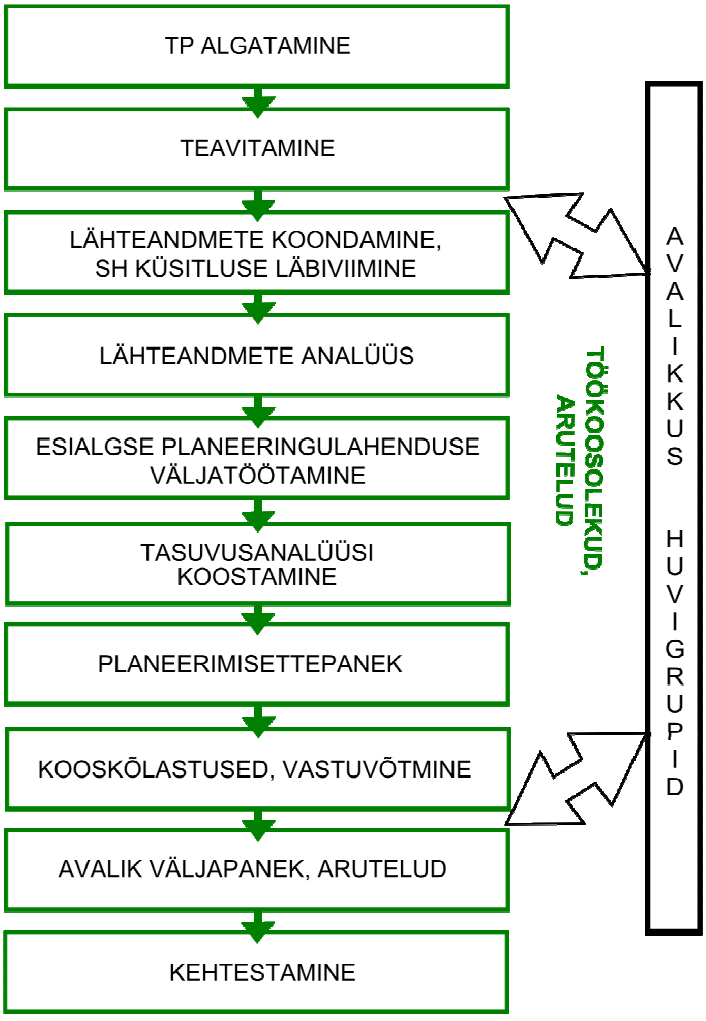
Teemaplaneeringu koostamist korraldavad Vinni, Rakvere ja Rägavere vallavalitsus. Vinni vallavalitsus on teemaplaneeringu koostamiseks sõlminud lepingu OÜ Hendrikson & Ko-ga. Töö sisulist koostamist koordineerib juhtgrupp koosseisus:

- Jaanus Pulles, SA Eesti Terviserajad juhataja;
- Gustav Saar, Vinni valla arendusnõunik;
- Ülo Niisuke, Rakvere valla arenduskonsultant;
- Anu Kilki, Mõedaku spordibaasi perenaine;
- Virgo Koppel, Rägavere valla majandusnõunik;
- Raul Järg, Rakvere linna peaarhitekt;
- Pille Metspalu, OÜ Hendrikson & Ko üldplaneeringute osakonna juhataja;
- Laura Uibopuu, OÜ Hendrikson & Ko üldplaneeringute osakonna projektijuht.

norway grants eea grants iceland liechtenstein norway
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Teemaplaneeringu koostamise tööprotsess on toimunud nii juhtgrupi koosolekutena kui avalike aruteludena, samuti viidi jaanuaris 2009 kergliiklusteede vajaduse, eelistatavate marsruutide ning eeldatava kasutussageduse välja selgitamiseks läbi küsitlus planeeringu koostamisse kaasatud valdade elanike, ettevõtete ning vanema astme kooliõpilaste seas. Teemaplaneeringu koostamise protsessi illustreerib joonis 1.1. Tähtsamad koosolekud ja arutelud on toimunud järgnevatel aegadel:

- 11.12.2008 planeeringu koostamist korraldavate osapoolte ning konsultantide esimene töökoosolek, kus moodustati juhtgrupp;
- 22.01.2009 planeeringu lähteseisukohtade avalik arutelu Vinni ja Rakvere vallas; planeeringu koostajate ringsõit ja tutvumine planeeringualaga;
- 29.01.2009 planeeringu lähteseisukohtade avalik arutelu Rägavere vallas;
- 18.05.2009 teemaplaneeringu koostamise juhtgrupi koosolek Pajustis, Vinni vallas; planeeringu koostajate ringsõit – probleemsete teelõikude üle vaatamine;
- 16.06.2009 teemaplaneeringu eskiislahenduse avalik arutelu Pajustis, Vinni vallas.



Joonis 1.1: Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneeringu koostamise protsessi skeem.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

2 Mõisted

Käesolevas peatükis selgitatakse teemaplaneeringus kasutatud olulisemate mõistete tähendust lähtuvalt nende käsitlemisest antud planeeringu kontekstis. Mõistete selgitamine on oluline mitmetimõistetavuse vältimiseks planeeringu seletuskirja hilisemal tõlgendamisel.

Jalgrattaparkla – ka rattaparkla; jalgrataste hoidmiseks rajatud parkla, kus on spetsiaalne seade, mille külge jalgrattad kinnitatakse.

Juurdepääs – juurdepääsuna käsitletakse kõrvaltänavaid, veotänavaid ja –teid, kvartalisiseseid tänavaid, sisse- ja väljasõitusid, maanteelt elamuteni viivaid juurdepääsuteid.

Kergliiklus – kergliikluse all mõistetakse vastavalt „Tee projekteerimise normidele ja nõuetele"[1] jalakäijate, jalgratturite, rulluisutajate ja talvel ka suusatajate liikumist. Lisaks eelnimetatud liikumisviisidele kuuluvad kergliikluse hulka ka teised motoriseerimata vahendiga liikumise moodused (nt ratastoolis liikumine, tõukekelguga liikumine, rullsuuskadel liikumine jmt).

Kergliiklusele mõeldud tee – käesolevas planeeringus käsitletakse kergliiklusele mõeldud teedena spetsiaalselt kergliiklejatele rajatud teid (kergliiklusteed ja terviserajad) ning kergliiklusmarsruute. Kergliiklusele mõeldud teede hulka kuuluvad ka pargiteed, mis liigituvad vastavalt planeeringukaardile kergliiklusteedeks või terviseradadeks, kaardil eraldi tähistamata pargiteed liigituvad kergliiklusmarsruutideks.

Kergliiklusmarsruut – olemasolevatel vähemkasutatavatel maanteedel, metsateedel või pargiteedel kulgev viitadega tähistatud kergliikluseks (teekattest tulenevalt eelkõige rattasõiduks ja käimiseks/jooksmiseks) sobilik marsruut.

Kergliiklustee – kergliiklusteena käsitletakse olulisi sihtpunkte ühendavaid eraldi teetammil asuvaid, olemasoleval mootorsõidukiliikluseta teel kulgevaid või olemasoleva maantee serva märgitud, mootorsõidukiliiklusest eraldatud, kergliiklusele mõeldud teid.

Riste – ristena käsitletakse teede lõikumiskohta, kus ei ole võimalik siirduda ühelt lõikuvalt teelt teisele (nt kergliiklustee ja raudtee lõikumisel). Riste võib olla samatasandiline või eritasandiline.

Ristmik – ristmikuna käsitletakse teede lõikumiskohta, kus on võimalik siirduda ühelt lõikuvalt teelt teisele. Ristmik võib olla samatasandiline või eritasandiline.

Ruumipuudus - ruumipuuduse all tuleb kergliiklusteede rajamise kontekstis mõista olukorda, kus hooned on rajatud teele väga lähedale või õuemaa ulatub teeni.

Sild – käesolevas teemaplaneeringus mõistetakse sillana rajatist, mida mööda kulgeb tee üle veetakistuse või üle teise tee. Sillana ei käsitleta truupe ega tunneleid.

[1] Teede- ja sideministri määrus nr 55, kehtiv alates 01.01.2000

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Terviserada – looduslikul maastikul kulgev, spetsiaalselt sportimiseks ja vabas õhus liikumiseks mõeldud, vastavalt ette valmistatud, tähistatud ja hooldatav, kergliiklusele mõeldud rada või olemasolevatel, sportimiseks ja liikumiseks sobilikel pinnasteedel kulgev tähistatud, vähemalt hooajaliselt hooldatav kergliiklusele mõeldud rada.

Tunnel – käesolevas teemaplaneeringus käsitletakse tunnelina rajatist kergliiklejate läbilaskmiseks tee alt.

Vaatamisväärsus – vaatamisväärsusena mõistetakse käesoleva planeeringu raames kohalikke turismiobjekte, sh loodusturismi objekte.

Ülekäik – ületuskoht, mis võimaldab kergliiklusel ületada mootorsõidukiliiklusega teed või raudteed. Ülekäik võib olla tähistamata või võib ülekäiguks olla ülekäigurada, sild või tunnel.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

3 Planeeringulahenduse kokkuvõte

Vinni, Rakvere ja Rägavere kergliikluse teemaplaneeringu planeeringulahendus lähtub järgmistest põhimõtetest:

- kergliiklus on alternatiivne võimalus igapäevakäikude sooritamiseks;
- kergliiklus on vaba aja veetmise, liikumis- ja tervise parandamise võimalus;
- kergliiklus on piirkonnaga tutvumise võimalus.

Silmas pidades eelmainitud põhimõtteid ning vajalike tööde mahtu, on Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliiklusele mõeldud teed jagatud kolme tüüpi:

1. kergliiklusteed, mis ühendavad olulisemaid asulaid ja peamisi igapäevakäikude sihtpunkte,
2. terviserajad, mis pakuvad võimalust vabas õhus liikuda ja sportlikult vaba aega veeta,
3. kergliiklusmarsruudid, mis hõlbustavad piirkonnas orienteerumist ning tutvustavad kohalikke vaatamisväärsusi.

Eri tüüpi kergliiklusteed on seotud omavahel ühendatud võrgustikuks, valdade kergliiklusteede võrk on ühildatud Rakvere linna kergliiklusteede võrguga, et tagada erineva eesmärgiga kergliiklejatele sujuv võrgustik soovitud paika jõudmiseks. Kergliiklusvõrgustiku kasutusmugavuse tõstmiseks on kavandatud jalgrattaparklad ametiasutuste (eelkõige vallamajade), koolide, teenindusasutuste (raamatukogu, pood), vaba aja veetmise paikade (kultuurimaja, spordihoone, staadion, noortekeskus), olulisemate ühistranspordipeatuste, ujumiskohtade ning terviseradade ligipääsude juurde. Terviseradade ligipääsude juurde on kavandatud ka autoparklad. Samuti nähakse teemaplaneeringuga ette istumiskohtade rajamine maakondliku teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" määratud ilusa vaatega kohtadesse, kergliiklusteede ja kergliiklusmarsruutide ääres asuvatesse ühistranspordipeatustesse, kus puudub pink või ootepaviljon ning infostendide juurde. Kergliiklejate orienteerumise hõlbustamiseks ning piirkonna kergliiklusvõimaluste tutvustamiseks on kavandatud rajada infostendid Rakvere linna piirile, linna või linnalähistesse asulatesse suunduvate kergliiklusteede äärde, tähtsamatele (kergliiklus)ristmikele, kergliiklejate poolt aktiivselt kasutatavatesse kohtadesse (nt teenidusasutuste juurde).

Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliiklusvõrgustiku peamiseks elemendiks on kergliiklusteed. Kergliiklusteede kavandamisel on lähtutud turvalisuse, selguse, sarnasuse ning pidevuse põhimõtetest. Kergliiklustee asub reeglina eraldi teetammil, välja arvatud ruumipuuduse korral, on sobivalt haljastatud ning pikas perspektiivis täies pikkuses valgustatud. Kergliiklusteede rajamise tingimuste seadmisel on silmas peetud, et kergliiklustee oleks kasutatav kõikidele kasutajagruppidele. Teemaplaneeringuga on kokku lepitud kergliiklusteede rajamise ja valgustamise järjekord igas omavalitsuses, mida väljendab teele seatud prioriteetsusklass.

Tervisradade kavandamisel on silmas peetud, et need võimaldaksid liikumist ringil ning oleksid mugavalt ligi pääsetavad nii kergliiklusvahendiga kui mootorsõidukiga. Kergliiklusmarsruudid kulgevad olemasolevatel hõreda liiklusega maanteedel ning erinevalt kergliiklusteedest ja terviseradadest, neil kergliiklust mootorsõidukiliiklusest ei eraldata.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Teemaplaneeringuga on kokku lepitud võimalikud lahendused erinevate teede lõikumisel. Ülekäigud võivad olla kas samal tasandil ja tähistamata, samal tasandil ja tähistatud või eritasandilised, sõltuvalt mootorsõidukiliikluse tihedusest ja kiirusest ning lõikuvate teede tüübist. Samuti on kokku lepitud kergliiklustee võimalikud lahendused ruumipuuduse korral ning kergliiklustee kulgemise lahendus ringristmikel. Ruumipuuduse korral võib kergliiklustee tuua maanteega samale teetammile või juhtida takistuse ümbert ringi. Kergliiklus peab siiski olema mootorsõidukiliiklusest füüsilise barjääriga eraldatud. Ringristmikul käsitletakse iga ringile suubuvat haru eraldi teena ning lahendatakse kergliikluse ülekäigud vastavalt igal harul eraldi.

Kergliiklusele mõeldud teede ja toetava infrastruktuuri rajamise tasuvuse hindamiseks on teemaplaneeringu raames koostatud tasuvusanalüüs, mis toob välja kavandatu rajamisega seotud kulud ning võimalikud kasud. Kuna kogu kavandatav infrastruktuur on mõeldud tasuta kasutamiseks, siis otsest tulu selle rajamisega ei kaasne, saadav kasu on pigem sotsiaalne ning avaldub pikas perspektiivis. Läbi viidud küsitluste tulemuste kohaselt on Vinni, Rakvere ja Rägavere valla elanikud aktiivsed liikujad ning tunnevad puudust sobivatest liikumisvõimalustest oma kodukohas.

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

4 Planeeringulahenduse alused

4.1 Ülevaade seotud arengudokumentidest

- ***Liikumisharrastuse strateegiline arengukava 2006-2010***

„Liikumisharrastuse strateegiline arengukava 2006-2010" on heaks kiidetud Vabariigi Valitsuse korraldusega nr 209 30.03.2006. Arengukava seab eesmärgiks suurendada regulaarse liikumisharrastusega tegelejate hulka Eestis 45%-ni elanikkonnast.

Arengukava kohaselt iseloomustavad lähiliikumispaiku järgmised tunnused:
- mitmeotstarbelisemad kui ühe spordiala kesksed;
- vabamalt kasutatavad kui asutuse tüüpi;
- rohkem vaba ruumi kui mingi spordiala reeglitest ettenähtud mõõtmeid järgivad;
- kergemad kui ehitustehniliselt keerukad ehitised;
- enam ilma teenindava personalita kui teenindava personaliga;
- enam kõigile vanuserühmadele sobivad, perede koostegutsemist soosivad kui kindlatele vanuserühmadele mõeldud.

Lähiliikumispaikadena käsitletakse:
- teid ja tänavaid, kus saab sõita jalgrattaga, rulluiskudega jms;
- jooksu- ja terviseradu;
- kergejõustiku soorituspaiku (kuulitõukesektorid jms);
- väiksemaid saale võimlemiseks (aeroobika jms) ja jõutreeninguks;
- pallimängu väliväljakuid, liuvälju ja tenniseseinu;
- spetsiaalseid rula-, rulluisu- ja rattaradu;
- väiksemaid platse, mis sobivad petangi, minigolfi ja muude selliste mängude jaoks;
- pallimängusaale;
- suusaradu;
- maa-alasid loodusliikumiseks.

Arengukava pöörab eraldi tähelepanu lastele mõeldud rajatistele kui turvalisele võimalusele lapse jaoks õppida tundma oma koduümbrust. Lastele mõeldud liikumispaikade võrgustikku plaanides, välja arendades ja rahastades lähtutakse järgmistest kriteeriumidest:

- kodu lähedus;
- lähiliikumispaikadele peab olema tagatud hea ja ohutu juurdepääs;
- liikumispaik peab rahuldama eri vanuserühmade vajadusi;
- liikumispaik peab arvestama laste arengu vajadusi; hea ümbruskond liikumiseks on see, mis võtab arvesse eriealiste laste lähtekohti maailma avastamiseks;
- liikumis- ja sportimispaigad tuleb kavandada ning paigutada nii, et need toetaksid last kodukandi ja -linna avastamisel ning elukeskkonnaga kohanemisel;
- laste liikumispaigad peaksid olema mitmeotstarbelised ja kasutatavad aasta ringi;
- lähiliikumispaikade piirides tuleb toetada laste omaalgatuslikku liikumist ja tagada selle turvalisus.

Arengukava tegevuskava kohaselt rajatakse Maanteeameti ja kohalike omavalitsuste koostöös igal aastal vähemalt 40 km kergliiklusteid.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Arengukavas esitatud lähiliikumispaikade määratluse kohaselt saab lähiliikumispaikadeks lugeda ka kergliiklusteed. **Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneering võtab arvesse liikumisharrastuse strateegilises arengukavas antud soovitusi lähiliikumispaikade rajamiseks.**

- ***Lääne-Viru maakonnaplaneering 2010+***

Lääne-Viru maakonnaplaneering 2010+ on kehtestatud 29. mail 2000 maavanema korraldusega nr 134. Planeeringu eesmärgiks on määratleda Lääne-Viru maakonna arengusuunad ja maakasutus. Planeering koosneb kolmest osast: esimene osa annab ülevaate planeeringu koostamise käigus kokku lepitud arengusuundadest, teises osas antakse ülevaade maakonna hetkeolukorrast ning kolmandaks osaks on planeeringukaardid.

Muuhulgas on maakonnaplaneeringus maakondlikku perspektiivi silmas pidades määratletud prioriteetsed tegevusalad igas omavalitsuses. Vinni vallas on prioriteetideks põllumajandussaaduste tootmine, puidu ülestöötamine ja ümbertöötlemine, puhkemajandus, turism; Rakvere vallas põllumajandus, toiduainete- ja puidutööstus ning Rägavere vallas põllumajandus, metsamajandus.

Kergliikluse teemat Lääne-Viru maakonnaplaneeringus ei käsitleta

- ***Lääne-Viru maakondlik teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused"***

Maakondlik teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" määratleb ära rohevõrgustiku, väärtuslikud maastikud, ilusad teelõigud ning vaatekohad Lääne-Virumaal. Planeering seab ka arenduslikud piirangud väärtuslikel aladel ning annab soovitusi väärtuste hooldamiseks.

Väärtuslikest maastikest jäävad planeeringualale:

- Sämi-Kuristiku (Rägavere vald[2]) I tähtsusklassi ehk riikliku tähtsusega väärtuslik maastik;
- Lavi-Männikvälja-Põlula-Mõedaka-Linnamäe-Võlumäe (Rägavere vallas), Mädapea (Rakvere vallas), Mõdriku-Roela (Vinni ja Rägavere vallas), Neeruti-Jõepere-Lasila (Rakvere vallas) ja Uljaste (Rägavere vallas) II tähtsusklassi ehk maakondliku tähtsusega väärtuslikud maastikud ning
- Kannastiku, Tudu ja Tudusoo (Vinni vallas) ja Veltsi (Rakvere vallas) III tähtsusklassi ehk kohaliku tähtsusega väärtuslikud maastikud.

Seos kergliikluse teemaplaneeringuga: maakondlik teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" sätestab väärtuslike maastike kasutamistingimustes, et uued joonehitised tuleb paigutada maastikku nii, et maastiku väärtus ei kahaneks; ilusate maanteelõikude äärde tuleb rajada peatuspaiku. Maastike väärtuse suurendamiseks on antud järgmised soovitused: teede viidastamine. Väärtuslikel maastikel tuleb säilitada iseloomulik kõrghaljastus ning põliste teede kulgemine.

[2] Vallanimed sulgudes ei anna ülevaadet väärtuslike maastike kogu ulatusest, ära on märgitud vaid vallad, mida käsitleb käesolev teemaplaneering.

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

- ***Vinni, Rakvere ja Rägavere valla arengukavad***

Vinni valla arengukava aastateks 2008-2015

Vinni valla arengueesmärgid on esitatud arengumudelina. Arengumudel koosneb neljast valdkonnast, millest igaühes on alapunktidena sõnastatud soovitud olukord, milleni antud valdkonnas tahetakse jõuda. *Arengumudeli põhjal on Vinni vald aastal 2015 kvaliteetse elukeskkonnaga, konkurentsivõimelise haridussüsteemiga ja soodsa ettevõtluskliimaga algatusvõimeliste elanikega vald, kus toimub jätkuv arendustegevus.* Kergliiklusteed kajastuvad Vinni valla arengumudelis kvaliteetse elukeskkonna osana.

Kergliiklus Vinni valla arengukavas ja tegevuskavas: Kergliikluse teema läbib mitut valdkonda Vinni valla arengukavas. Otseseks arengueesmärgiks on kergliiklusteede väljaehitamine teede ja transpordi alajaotuses; soovitud eesmärkide saavutamist toetava tegurina mainitakse kergliiklusele mõeldud infrastruktuuri rajamist turvalise koolitee tagamisel, spordi edendamisel ning turismi arendamisel. Otsese vajaliku tegevusena on märgitud valgustuse rajamine Pajusti – Vinni - Mõdriku kergliiklusteele.

Täiendatud tegevuskava aastateks 2009-2015 näeb ette kergliikluse teemaplaneeringu koostamise, Tõrma – Piira - Pajusti kergliiklustee ehituse, Vinni aleviku kergliiklustee ehituse ning Tartu mnt kergliiklustee ehitamise Roelas.

Rakvere valla arengukava aastateks 2004-2015

Rakvere valla arengukavas on sõnastatud järgmine visioon: a*astal 2015 on Rakvere vald haritud ja elujõulise elanikkonnaga, terviklikult ja tasakaalustatult arenev linnalähedane vald, konkurentsivõimeline ja usaldusväärne koostööpartner avalikule ja erasektorile nii Eestis kui ka välisriikides.* Arengukavas on sõnastatud eraldi visioonid ka teemavaldkondade kaupa. Infrastruktuuri ja maakasutuse valdkonna visiooniks on: a*astal 2015 on Rakvere vald meeldiva elukeskkonnaga ja hästi arenenud infrastruktuuriga linnalähedane vald, mis areneb vastavalt säästva arengu põhimõtetele.*

Kergliiklus Rakvere valla arengukavas ja tegevuskavas: arengukava tekstiosa kergliiklust ei käsitle. Tegevuskava ning prioriteedid on esitatud teemavaldkondade kaupa aastateks 2007-2009. Infrastruktuuri ja maakasutuse II prioriteedi all on tegevuskavas ette nähtud Lepna – Rakvere kergliiklustee rajamine, Päide – Tõrremäe – Rakvere kergliiklustee rajamine, Rakvere - Tõrma (Kõrgemäe) - Piira kergliiklustee rajamine.

Rägavere valla arengukava aastateks 2007-2013

Rägavere valla arengukavas on sõnastatud järgmine visioon: *aastal 2010 elab piirkonnas elanikke rohkem kui täna, tööhõive on paranenud, ning avalike teenuste kvaliteet ja maht suurenenud.* Kergliikluse arendamist Rägavere arengukava tekstiosa ei käsitle, eraldi tegevuskava ei ole koostatud.

- ***Vinni, Rakvere ja Rägavere valla üldplaneeringud***

Vinni valla üldplaneering

Vinni vallas on kehtiv üldplaneering aastast 1999 (kehtestatud Vallavolikogu otsusega nr 43 13.10.1999). Kergliikluse teemat planeeringus ei käsitleta. Kehtiva üldplaneeringu kaasajastamiseks algatati uue Vinni valla üldplaneeringu koostamine 27.04.2006 Vallavolikogu otsusega nr 35; praeguseks on planeeringu koostamine lõppjärgus. Uue

üldplaneeringu töökaardile on kantud olemasolevad ja perspektiivsed kergliiklusteed ning matka- ja liikumisrajad.

Rakvere valla üldplaneering

Rakvere vallas puudub kehtiv üldplaneering. Valla üldplaneeringu koostamine algatati 25.02.2003 Vallavolikogu otsusega nr 6; praeguseks on planeeringu koostamine lõppjärgus. Üldplaneeringu töökaardile on kantud perspektiivsed kergliiklusteed.

Rägavere valla üldplaneering

Rägavere vallas puudub kehtiv üldplaneering. Valla üldplaneeringu koostamine algatati 19.01.2006 Vallavolikogu otsusega nr 19; praeguseks on üldplaneeringu koostamine lõppjärgus. Planeeringukaardile on kantud planeeritavad kergliiklusteed ning planeeritavad suusa- ja matkarajad. Üldplaneeringu seletuskirjas on kergliiklusteede kavandamine ja välja ehitamine üheks liiklusskeemi ja teedevõrgu arendamise põhimõtteks. Üldplaneeringuga määratakse kergliiklusteed ning matka- ja suusarajad avalikku kasutusse.

Kergliiklusteed on Rägavere valla üldplaneeringuga määratud järgmiselt:

Kergliiklusteed - põhiliste liikumissuundade ja atraktiivsete piirkondade vahel valdavalt olulisemate maanteede ääres reserveeritud teed. Kergliiklusteed on autoliiklusest eraldatud ja/või omaette paiknevad jalgratta- ja jalgteed. Kergliiklustee autoteest eraldatuse taseme valikul lähtutakse liiklusohutusest ja autoliikluse ning kergliiklejate sagedusest vastavalt kehtivatele standarditele. Oluline on silmas pidada kergliikluse sujuvust – maantee või peatänavaga paralleelselt kulgevale kergliiklusele tuleb tagada eesõigus ristumisel (õuealale) juurdepääsuga.

Matka- ja suusarajad – valdavalt väiksematel riigimaanteedel, valla- ja erateedel või nende kõrval kulgevad teed ja rajad looduses jalgsi, jalgratta või suuskadel liikumiseks. Radadel ei ole nõutav kõvakatte olemasolu.

Kergliiklusteed reserveeritakse üldplaneeringuga järgmistel suundadel:

- → Rakvere-Rannapungerja (T-88) maantee ääres Männikvälja külast Kantkülani, kust piki Saueaugu-Kantküla maanteed (T-17118) Vinni valda;
- → Männikvälja külast mööda Põlula-Liiva maanteed (T-17116) Ulvini;
- → Ulvi küla ümbruses;
- → Ulvist mööda Sõmeru-Kabala maanteed (T-17119) ja Rägavere-Mõedaka maanteed (T-17114) Sõmeru valda;
- → Mõedaku spordibaasi juures;
- → Ulvist läbi Miila küla Viru-Kabalani;
- → Ulvist piki Sõmeru-Kabala maanteed (T-17119) Viru-Kabalani, piki Sämi-Sonda-Kiviõli maanteed (T-17120) Uljaste järveni;
- → Ulvi külast otse põhja suunas rajatava golfiväljakutemaani ning Sämi-Kuristiku kaitsealani.

Matka- ja jalgrattarajad reserveeritakse üldplaneeringuga:

- → Piki Kunda jõge Mõedaku spordibaasini;
- → Mõedaku spordibaasi juures;
- → Mõedaku spordibaasist läbi Mõedaka küla lääne suunas (Sõmeru ja Vinni valla suunas).

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

- ***Rakvere linna üldplaneering***

Rakvere linnas puudub kehtiv üldplaneering. Üldplaneeringu koostamine on algatatud 09.01.2003 Linnavolikogu otsusega nr 1; praeguseks on üldplaneeringu koostamine lõppjärgus. Üldplaneeringu kaardile on kantud olemasolevad ja perspektiivsed kergliiklusteed, samuti kergliiklusteede võrgustiku ühenduskohad linna ümbritsevate valdade kergliiklusteede võrgustikuga.

- ***Sõmeru valla üldplaneering***

Sõmeru valla üldplaneering on kehtestatud 20.07.2006 Vallavolikogu määrusega nr 21. Valla üldplaneeringu kaardile on kantud perspektiivsed rattateed Rakvere linnast Sõmeru alevikku ning suunal Sõmeru – Kohala – Uhtna - Sämi. Valla üldplaneeringu seletuskirja kohaselt näeb üldplaneering ette kergliiklusteede (eelis)arendamise valla siseühenduste osas; kavandatud kergliiklusteede võrk ei ületa vallapiire (välja arvatud Rakvere linna viiv ühendus) ning seega ei oma tähtsust ka võrgustiku ühendamine ja ühtlustamine naabervaldade kergliiklusteede võrguga.

4.2 Kergliikluse kavandamise põhimõtted

Kergliikluse kavandamise põhimõtete välja töötamisel on tuginetud põhjamaade praktikale, kus kergliiklusteede võrk on tihe ning aastaringselt kasutatav. Eestis on kergliiklusele mõeldud teede rajamine ja kasutamine suhteliselt hiljutine nähtus, mistõttu puuduvad pikaajalised kogemused ja uuringud, millele saaks uute teede kavandamisel tugineda.

Kergliikluse vajalikkus:

Kergliiklus pakub alternatiivset liikumisvõimalust autoga sõitmisele, selle propageerimine ja arendamine tuleneb vajadusest parandada elanikkonna tervist, mis tänu autostumisele ja vähesele liikumisele on oluliselt halvenenud. Vabas õhus liikumise propageerimine ja selleks võimaluste loomine, sh igapäevaste käikude sooritamiseks, on oluliselt odavam ning jätkusuutlikum kui meditsiinisüsteemi arendamine ja üleval pidamine. Lisaks on kergliiklus keskkonnasõbralik liikumisviis; selle arendamine aitab vähendada fossiilkütuste põletamist ning CO_2 õhku paiskamist tänu kergliikluse arvelt vähenevale autokasutusele. Iga kergliikleja pealt säästetavad kogused on küll väikesed, kuid suurema muutuse loob siin mõtteviisi muutumine ja levimine.

Kergliikluse kavandamise põhimõtted:

Kergliiklusteede rajamise eesmärgiks on muuta inimeste igapäevane liiklemine jalgsi või jalgrattal piisavalt mugavaks, nii et seda varianti hakataks eelistama autoga sõitmisele. **Esmatähtsateks põhimõteteks kergliiklusteede planeerimisel on turvalisus, selgus, ühtlus ja pidevus**:

- **Turvaline** on kergliiklejate liikumine eelkõige siis, kui see on eraldatud mootorsõidukitest. Samas loob uuringute kohaselt sõidutee lähedus kergliiklusteel liikujas näilise kindlustunde – kergliiklusteed on võimalik paigutada maanteede

lähedusse, viies need liiklusturvalisuse kaalutlusel näiteks teisele tasandile või eraldades haljastusega. Sõiduteest eemale rajatud kergliiklusteel aitavad turvalisustunnet tekitada valgustus, sotsiaalne kontroll ning meeldiv keskkond. Liikumiskiiruseks kergliiklusteel on jalgsi 3-6 ning jalgrattaga 10-25 km/h, olenevalt oludest ning liikujast. Seega peab kergliiklustee võimaldama ohutut liikumist erineva kiiruse juures. Kergliiklustee peab olema turvaline ja sobiv ka erinevatele kasutajatele nagu lapsed, vanurid ja puudega inimesed. Eritasandiliste lahenduste puhul peab tõusunurk jääma alla 5%, eelistatud on kergliiklustunnelid, kus kalded on võrreldes sildadega väiksemad. Igapäevaseks liiklemiseks mõeldud kergliiklusteedel tuleb ka maastikus vältida järske tõuse ja langusi, mis ei sobi kõikidele kasutajagruppidele. Raskema astme rajad, mis sobivad sportimiseks, rajatakse eraldi.

- **Selgus** tähendab, et teede tähistus ja märgistus nii kergliiklejaile kui ka autojuhtidele (sõidutee ja kergliiklustee ristumiskohtades või kergliiklustee paiknemisel sõidutee servas) peab olema selge ja arusaadav, kergesti loetav iga ilmaga ning igal aastaajal.
- Kasutatav teekate ja kujundus, samuti lahenduste tüübid (ülekäikude lahendamisel näiteks) peavad ühe võrgustiku piires olema **sarnased**. Liialt mitmekesiste lahenduste ja kujunduse kasutamine tekitab liiklejas segadust - raskusi keskkonna lugemisel ning orienteerumisel. Hea oleks kasutada ka ühtlast, mitte liiga kirju pinnakatet.
- **Pidevuse** põhimõtte kohaselt tuleb kergliiklusteed rajada katkematutena ning soovitavalt omavahel võrgustikku ühendatuna. Kasutaja jaoks ebaotstarbekas ning sellest tulenevalt ka majanduslikult ebaotstarbekas (milleks tee, kui seda ei kasutata?) on rajada kergliiklustee lõike, mis ei ühenda olulisi sihtpunkte ega vii kuhugi välja. Sõidu sujuvus on uuringute järgi üheks kõige olulisemaks kasutamismugavuse näitajaks. Seetõttu tuleb vältida maanteeäärse kergliiklustee katkestamist ristumisel kõrvalteega või juurdepääsuga, andes selle asemel kergliiklejale eesõiguse (autojuhile liiklusmärgi „Anna teed" paigaldamine enne ristumist kergliiklusteega).

Selleks, et igapäevatoiminguid sooritataks autoga sõitmise asemel jalgsi või rattaga, peab kergliiklusteede võrgustik olema kavandatud selliselt, et vajalikud sihtpunktid oleksid ligipääsetavad ning peamised ühendused rajatud võimalikult otse (võimaldamaks kiiret kohalejõudmist). Peamisteks ühendusteks on näiteks kodu-töö-teenus või kodu-kool-teenus. Maapiirkondades tähendab see lisaks asulasisesele kergliiklusteede võrgule ka ühendust suuremate asustatud punktide (linn ja külad) vahel.

Vahemaad, mida jalgsi või rattaga igapäevaste toimingute sooritamiseks läbitakse, on Soomes läbi viidud uuringute kohaselt üsna lühikesed: jalgsi veidi üle 1 km ning rattaga keskmiselt 3 km. Käesoleva planeeringu koostamise raames läbi viidud küsitluste tulemuste põhjal selgub, et näiteks koolilapsed tuleksid kergliiklustee olemasolul kooli jalgsi või rattaga keskmiselt 4 km kauguselt (vahemaa mediaan on 2 km, seega, mida pikem vahemaa, seda vähem lapsi valiks kergliiklustee võimaluse). Keskmiselt 12,5 km kauguselt tuldaks juba kindlasti auto või ühistranspordiga.

Pikemaid vahemaid läbitakse kergliiklusteedel vabal ajal sportides või liigeldes. Ka käesoleva planeeringu koostamise raames läbi viidud küsitluste tulemused (lisas) näitasid, et elanikud sooviksid kergliiklusteid kasutada eelkõige vabal ajal, sh tervisespordiga tegelemiseks. Vabal ajal liikumiseks mõeldud tee peaks võimaldama liikumist erinevate vahenditega, näiteks rulluiskudega, rulaga, suuskadega vmt. See tähendab ühtlasi sobilikku teekatet ning hooldust, sh **aastaajale vastavat hooldust** (liivatamine talvel ning liivatamata riba jätmine suusatajatele ja tõukekelguga sõitjatele).

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Valgustust peetakse kergliikluse baasteenindustaseme hulka kuuluvaks, kuna see aitab kaasa kvaliteetse ning kasutajasõbraliku keskkonna saavutamisele, tõstes liiklemise turvalisust ning, eriti põhjamaises kliimas, pikendades kergliiklustee kasutamise aega nii päevas kui aastas. Kergliiklusteede rajamisel ja hooldamisel ongi otstarbekas lähtuda nende aastaringse kasutamise põhimõttest. See toob küll kaasa lisakulutusi mõlemas etapis, kuid lähtudes ainult hooajalisest kasutusvõimalusest, jääb sobilik aeg teede kasutamiseks meie kliimas liialt lühikeseks ning teede rajamisega saavutatav sotsiaalne kasu ning keskkonnasääst väikeseks. Kergliiklusteede kasutatavuse tagamiseks on olulised ka **lisaväärtused**: rattaparklad, istumiskohad ning meeldiv ümbrus. Parklad peaksid asuma kõigi olulisemate sihtpunktide juures (koolid, huvikoolid, töökohad, kauplused, ühistranspordisõlmed jmt). Istumiskohad on otstarbekas rajada kohtadesse, kust avanevad vaated ümbrusele või ka maastikuliselt raskematele teelõikudele, võimaldamaks vajadusel jalga puhata.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

20 Töö nr 1147/08 Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneering. Eskiislahenduse seletuskiri

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

5 Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliiklusvõrgustik

5.1 Võrgustiku kujundamise põhimõtted

Kergliiklusteede kulgemine Vinni, Rakvere ja Rägavere vallas on paika pandud valdade üldplaneeringute, käesoleva teemaplaneeringu koostamise raames läbi viidud küsitluste tulemuste ning töögrupi arutelude põhjal. Elanike, ettevõtjate ning koolilaste küsitluste põhjal selgunud suunaeelistused on välja toodud küsitlustulemuste analüüsis (lisa nr 1).

Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliiklustrasside kavandamisel on arvestatud:

- elanike paiknemisega,
- töökohtade paiknemisega,
- igapäevateenuste paiknemisega,
- vaba aja veetmise teenuste, eelkõige tervisespordi radade ja spordiasutuste paiknemisega,
- huviväärsuste paiknemisega.

Elanike kontsentratsiooni ning õppeasutuste, töökohtade ja tervisespordi võimaluste koondumist Vinni, Rakvere ja Rägavere vallas illustreerib skeem 5.1.1. Elanike ja teenuste koondumist arvestades on peamisteks tõmbekeskusteks piirkonnas Rakvere linn ning Vinni-Pajusti kaksikasula. Lisaks peamistele tõmbekeskustele kaardistati planeeringu koostamise käigus ka kohaliku tähtsusega tõmbekeskused. Nende määratlemisel arvestati nii igapäevaste teenuste kui ka vaba aja veetmise ning (loodus)turismi sihtpunktide paiknemist. Perspektiivsed tõmbekeskused on kaardistatud valdade üldplaneeringute põhjal. Planeeringukaardil on olemasolevad kohalikud tõmbekeskused tähistatud roosa, perspektiivsed kohalikud tõmbekeskused lilla viirutusega.

Hindamaks reaalset igapäevast jalgsi ja jalgrattaga liikumise võimalust käsitletavates valdades, on välja arvestatud asulate kaugus peamistest tõmbekeskustest, so Rakvere linnast ning Vinni-Pajustist (skeem 5.1.2). Nagu skeemilt selgub, on paljud vahemaad piisavalt lühikesed, et võimaldada liikumist jalgsi või jalgrattaga, arvestades keskmiseks liikumiskiiruseks jalgsi käies 3-5 km/h, rattaga sõites 10-25 km/h ning ajakuluks kuni 1 tund.

Tulenevalt peamiste tõmbekeskuste paiknemisest ning elanike kontsentratsioonist koondub Vinni, Rakvere ning Rägavere valla kergliiklusteede võrgustik peamiselt Rakvere linna ümbrusesse, keskendudes ümbritsevate asulate ühendamisele linna ning sealse olemasoleva ja kavandatava kergliiklusteede võrgustikuga. Rägavere vallas kui Rakvere linnast kaugemal asuvas, on arvestatud kohalike tõmbekeskuste omavahelise ühendamise vajadusega. Rägavere valla tõmbekeskuste (Ulvi ja Põlula, samuti Mõedaku spordibaas) ning Rakvere linna vahele kergliiklusühenduse kavandamiseks on vahemaad liialt pikad.

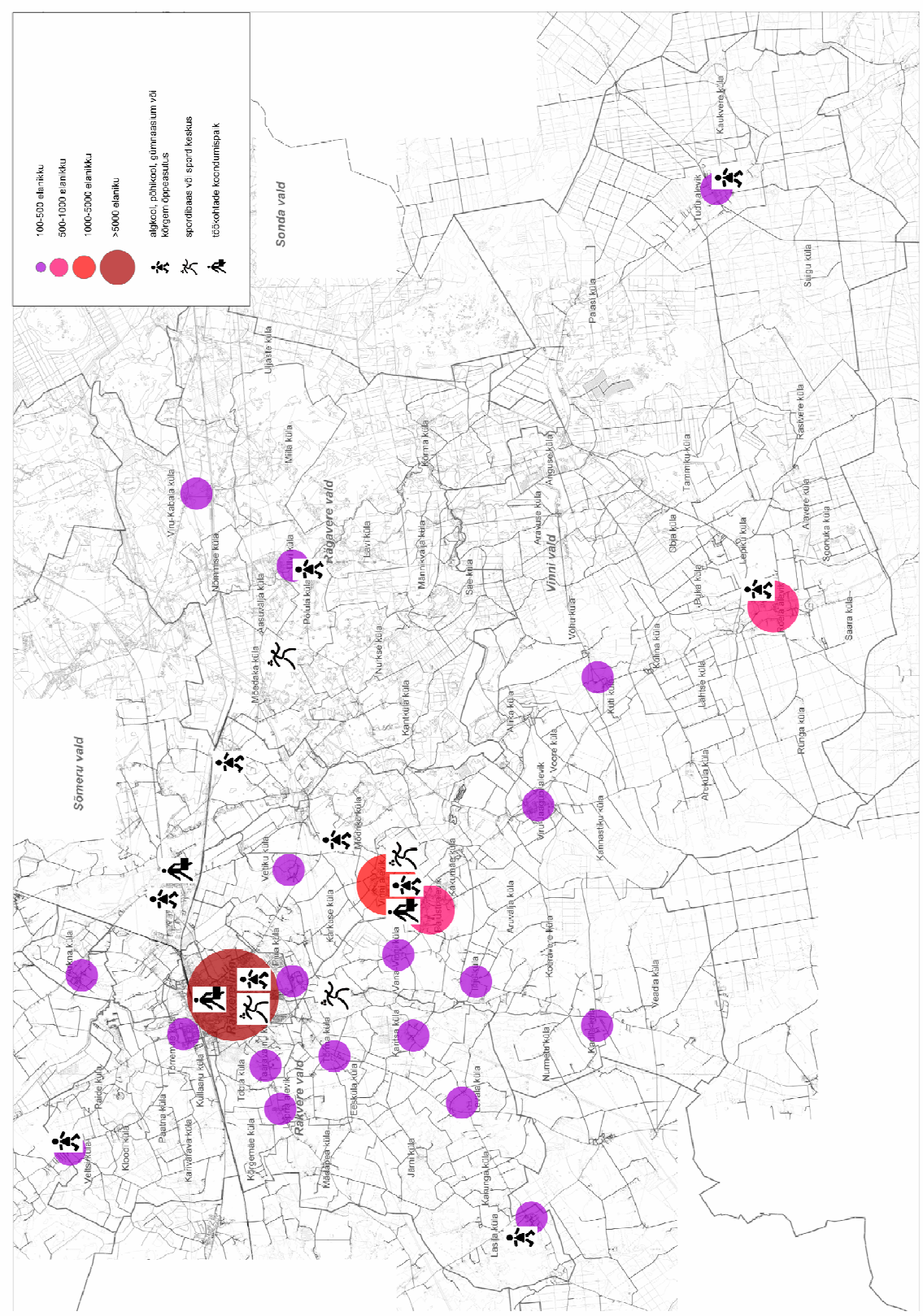
Kolme valla kergliiklusteede kavandamisel on silmas peetud ka vajadust ühendada maanteest eemal paiknevaid asulaid ning maantee äärde jäävaid bussipeatusi, nt Vinni-Vilgu teerist ning Veltsi-Pahnimäe (Luha bussipeatus). Samuti on kavandatud ühendus Rägavere vallas Ulvi küla ja Kabala raudteejaama vahel.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Terviseradade võrgustiku kavandamisel on lähtutud olemasolevatest võimalustest (endised, praegu hooldamata rajad) ning seatud eesmärgiks olemasolevate ja kavandatavate terviseradade ühendamine kergliiklusteede võrgustikuga kõige käidavamatel suundadel. Toetava infrastruktuurina näeb teemaplaneering ette ratta- ning autoparklate rajamise tervisespordikeskuste juurde ning kohtadesse, kust terviseradadele on hea ligipääs.

Valdade äärealadel ja piirkondades, kus kergliiklustee välja ehitamine ei ole mõttekas väheste potentsiaalsete kasutajate või vahemaade pikkuse tõttu, on rahulikuma liiklusega olemasolevad teed ja rajad märgitud ära kergliikluseks sobilike marsruutidena. Kergliiklusmarsruudid tähistatakse viitadega ning on valitud selliselt, et lisaks elanike igapäevaselt kasutatavatele suundadele tekiks huviväärsusteni või looduslikult ilusate paikadeni viiv võrgustik. Kergliiklusmarsruutidel ei eraldata kergliiklust mootorsõidukiliiklusest, kuid viidasüsteem hoiatab ühtlasi autojuhte, et teel võib liikuda rattureid või jalakäijaid.

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism



Skeem 5.1.1: Elanike kontsentratsioon ning õppeasutuste, töökohtade ja tervisespordi võimaluste koondumine Vinni, Rakvere ja Rägavere vallas. Skeem ei käsitle Sõmeru valla elanikkonda.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Skeem 5.1.2: 5 km, 10 km ja 15 km raadiused suurematest tõmbekeskustest planeeringualal: Rakvere linnast ja Vinni-Pajusti asulast.

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

5.2 Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliiklusele mõeldud teede liigid

Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluseks mõeldud teed on liigitatud lähtuvalt nende välja ehitamiseks vajalike tööde mahust ning kasutuseesmärgist. Kergliikluseks mõeldud teed on jagatud käesolevas teemaplaneeringus kergliiklusteedeks, terviseradadeks ning kergliiklusmarsruutideks.

Kergliiklusteed

Kergliiklusteed on kergliiklusele mõeldud teed, mis ühendavad tõmbekeskusi ja suuremaid asulaid. Kergliiklusteed on peamiselt kõvakattega ning kulgevad valdavalt paralleelselt maanteedega. Kergliiklusteede rajamise eesmärgiks on:

- võimaldada ning hõlbustada piirkonna elanike jaoks igapäevaselt vajalike käikude sooritamist jalgsi, jalgrattaga vm kergliikluse mõiste alla kuuluval viisil,

- luua turvalised tingimused vabas õhus liikumiseks kodupiirkonnas.

Olemasolevad ja perspektiivsed kergliiklusteed on teemaplaneeringu kaardil tähistatud vastavalt prioriteedile (eeldatavast kasutusaktiivsusest tulenevale väljaehitamise järjekorrale) punase, roosa ja oranži joonega.

Olemasolevad kergliiklusteed:

Vinni vallas – Vinni-Pajusti tammik, valgustatud, 3 m laiuse asfaltkattega pargitee, 540m

Vinni-Mõdriku, osaliselt valgustatud, 3 m laiuse asfaltkattega, eraldiseisev tee, 1840 m

Piira-Pajusti, 3 m laiuse asfaltkattega, eraldiseisev tee, 4880 m

Tõrma-Piira, 3 m laiuse asfaltkattega, eraldiseisev tee, 970 m

Rakvere vallas – linnapiiril, Kreutzwaldi tn ja ringtee ristmiku lähedal, 3 m laiuse asfaltkattega, eraldiseisev tee, 110 m

Kavandatavad kergliiklusteed:

Kergliiklusteede rajamise põhimõtted ja tingimused:

Kergliiklusteed on Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliiklusvõrgustiku peamisteks elementideks. Kergliiklustee tuleb rajada

- eraldi teetammil, välja arvatud ruumipuuduse (vt mõistet ptk 2) korral,
- soovitavalt vähemalt 3 m laiuse (soovituslikud laiused on toodud allpool) kattega ning
- valgustada.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

- Jalakäijate ja jalgratturite/rulluisutajate liikluse omavahelisel eraldamisel kergliiklusteel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest.
- Valdade üldplaneeringutega reserveeritud perspektiivsete elamumaade väljaarendamisel tuleb arvestada käesolevas teemaplaneeringus kavandatud kergliiklusteede võrgustikuga ning tagada uute elamualade loogiline ühendatus kavandatava kergliiklusvõrguga.
- Kergliiklustee tähistamine olemasoleva maantee servas või maantee laiendamine vastaval otstarbel on lubatud ruumipuuduse korral. Kergliiklus tuleb sellisel juhul mootorsõidukiliiklusest eraldada füüsilise barjääriga (betoon- või metalltõkked).
- Kergliiklustee rajamisel tuleb võimalusel säilitada olemasolev kõrghaljastus. Puude säilitamisel tuleb muuhulgas lähtuda tee rajamisega kaasnevast keskkonnamuutusest (piiratud kasvuruum, mullapinna tõstmine, veerežiimi muutus jmt) tuleneva ohuga puu elujõule, suure kuivamisohuga liigid tuleb turvalisuse huvides maha võtta.
- Kus võimalik, tuleb kergliiklustee eraldada mootorsõidukiliiklusega teest haljastusega turvalisuse, mürataseme vähendamise ning nauditavama keskkonna loomise eesmärgil (skeem 5.2.1.1).
- Kergliiklusteega vahetult külgneva ala haljastamiseks tuleb valida antud piirkonnale omased, pakutavates kasvutingimustes vastupidavad liigid. Haljastuse paigutamisel tuleb jälgida, et see ei hakkaks (sh tulevikus, suureks kasvanuna) teed risustama mahalangenud lehtede, õite või viljadega. Kõrghaljastuse rajamisel tuleb arvestada, et puude juurestik ei areneks tee muldkehani.
- Maantee ja kergliiklustee vahelise ala haljastamisel tuleb arvestada sõiduteega külgneva vaba ruumi ulatusega (sätestatud vastavalt projektkiirusele ja liiklussagedusele teede- ja sideministri määrusega nr 55).
- Kergliiklustee lõikumisel Rakvere linna ümbritseva ringteega tuleb ohutuse huvides eelistada eritasandilisi lahendusi.
- Kergliiklustee lõikumisel maantee või tänavaga kuni 50 km/h kiirusepiiranguga alal tuleb kergliikluse tarvis rajada Eestis kehtivatele standarditele vastav tähistatud ülekäigurada.
- Kergliiklustee lõikumisel juurdepääsuga tuleb tagada eesõigus kergliiklusele, reguleerides mootorsõidukiliiklust märkidega „anna teed" (märk nr 221). Vältida kergliiklustee katkestamist juurdepääsuga ristumisel.
- Kergliiklustee tuleb tähistada arusaadavalt ning igal aastaajal loetavalt.
- Kergliiklusteede märgistamisel, viidastamisel ja kujundamisel (nt teekatte valik) tuleb ühe trassi, kuid soovitavalt kogu võrgustiku piires kasutada sarnaseid võtteid, et hõlbustada orienteerumist.
- Kergliiklustee lõikumiskohal tee või tänavaga tuleb rajada sujuv, astmeta üleminek teetasapindade vahel.
- Kõik kavandatavad kergliiklusteed on jalgrattaliiklusega kergliiklusteed.
- Kergliiklustee projekteerimisel tuleb arvestada teede hilisemaks hoolduseks kasutatavate masinate mõõtmete, raskuse ning võimalustega (nt kas koristatav lumi kogutakse kokku või tekib vajadus lisaruumi järele selle kuhjamiseks, sh maantee ja kergliiklustee vahel).

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

- Kergliiklustee projekteerimisel tuleb arvestada kehtivate standardite ja normidega liiklusohutuse ja nähtavuse osas, eelkõige ülekäikude lahendamisel.
- Kergliiklustee projekt peab sisaldama teeäärse haljastuse lahendust. Haljastuse kavandamisel tuleb arvestada tuulevarju loomise vajadusega lagedatel aladel.
- Edasise planeerimistegevuse käigus tuleb maaparandussüsteemide maa-alal arvestada süsteemide terviklikkuse säilimisega, et tagada kuivendussüsteemide ja ühiseesvoolude toimimine.
- Maaparandussüsteemi maa-alale kavandatava ehitise projekt või ühiseesvoolu reguleerimise kavatsus tuleb kooskõlastada Viru Maaparandusbürooga.
- Maaparandussüsteemi piiranguvööndisse jääva maa-ala siht- või kasutusotstarbe muutmise korral tuleb muudatus kooskõlastada Viru Maaparandusbürooga.
- Riigimaantee teekaitsevööndisse planeeritavate kergliiklusteede projektidele tuleb nõutada tehnilised tingimused Ida Regionaalselt Maanteeametilt ning valmis projekt täiendavalt kooskõlastada Maanteeametiga. Lisaks tuleb planeerimisel ja projekteerimisel järgida seadusandlusest tulenevaid riigimaantee teekaitsevööndis tegutsemisele seatud piiranguid.
- Raudtee kaitsevööndisse kavandatavate või raudtee kaitsevööndit läbivate kergliiklusteede puhul tuleb enne planeeringu või projekti koostamist taotleda raudtee infrastruktuuri ettevõtjalt (AS EVR Infra) tehnilised tingimused ning neid järgida. Nimetatud juhtudel tuleb planeeringud ja projektid kooskõlastada Tehnilise Järelevalve Ametiga. Lisaks tuleb planeerimisel ja projekteerimisel järgida seadusandlusest tulenevaid raudtee kaitsevööndis tegutsemisele seatud piiranguid.
- Raudteega paralleelselt kulgeva ning raudteemaale jääva kergliiklustee puhul tuleb kergliiklustee projekteerimise faasis kooskõlastada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga raudteemaa jagamine, arvestusega, et raudteemaa uus piir jääks raudteest vähemalt 21 m kaugusele.
- Juhul, kui teemaplaneeringu järgi jääb kergliiklustee põhimõtteline asukoht mälestise kaitsevööndisse, tuleb kergliiklustee eelprojekti koostamise algusjärgus teha koostööd Muinsuskaitseametiga. Kõikide tegevuste kavandamisel tuleb lähtuda Muinsuskaitseseadusest.

Esmatähtis on kavandatud kergliiklusteede rajamine vastavalt soovituslikule järjekorrale igas omavalitsuses (vt kergliiklusteede prioriteetsus ptk. 7) ning rajatud teede regulaarne hooldamine, kuid pikas perspektiivis näeb teemaplaneering ette ka kõikide rajatud kergliiklusteede valgustamise täies pikkuses.

Olulisematesse teede lõikumiskohtadesse, eelkõige Rakvere linna viivate kergliiklusteede lõikumiskohtadesse linna ümbritseva ringteega ning oluliste sihtpunktide juurde on kavandatud rajada infostendid (täpsemalt ptk. 5.3). Infostendi eesmärgiks on anda ülevaade piirkonna kergliiklusteede võrgustikust ning liikleja hetkeasukohast.

<u>Soovituslikud kergliiklustee laiused vastavalt Eestis kehtivale standardile EVS 843:2003</u>:

- ühesuunalise jalgrattaliiklusega kergliiklustee laius (m): hea – 3,5 rahuldav – 3,0 erandlik – 2,5

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

- kahesuunalise jalgrattaliiklusega kergliiklustee laius (m): hea – 4,0 rahuldav - 3,5 erandlik – 3,0

Lisaks sõltuvad kergliiklusteede soovituslikud laiused ka potentsiaalsest liiklustihedusest kavandataval teel. Kergliiklustee soovituslikuks laius, kui sellel hakkab liiklema ≤ 2000 inimese ööpäevas, vastab eelpool välja toodud ühesuunalise jalgrattaliiklusega kergliiklustee laiusele. Suurema liiklustihedusega kergliiklustee laius peaks vastavalt olema sarnane kahesuunalise jalgrattaliiklusega kergliiklustee laiusega.

Skeem 5.2.1.1: Kergliiklustee eraldamine mootorsõidukiliiklusest haljasribaga.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Terviserajad

Terviserajad on looduslikul maastikul ja keskkonnas asuvad, tervisespordiks ja liikumiseks mõeldud, spetsiaalselt ette valmistatud ja hooldatavad rajad. Terviseradade rajamise eesmärgiks on:

- pakkuda vabas õhus sportimise võimalust selleks ette valmistatud tingimustes;
- pakkuda turvalist looduses/maastikul liikumise võimalust kodupiirkonnas.

Olemasolevad ja perspektiivsed terviserajad on teemaplaneeringu kaardil tähistatud roheliste joontega.

Olemasolevad terviserajad:

Rägavere vallas – Mõedaku rajad, kogupikkusega 11 260 m, aastaringselt hooldatavad

Viru maratoni rada, kogupikkusega 17 350 m, hooajaliselt (talvel) hooldatav

Kavandatavad terviserajad:

Käesolevas teemaplaneeringus on perspektiivsed terviserajad kavandatud piirkondadesse, mida elanikud juba kasutavad rekreatsioonieesmärgil või sportimiseks. Terviserajad on kavandatud selleks sobilikule, vahelduva reljeefiga maastikule; asukoht elamualade läheduses on teisese tähtsusega. Perspektiivselt on elamualade ja terviseradade vahele kavandatud kergliiklusühendused.

Terviseradade rajamise põhimõtted ja tingimused:

- Terviseradadele ligipääsu tagamiseks tuleb selleks sobivatesse kohtadesse, peamiste juurdepääsuteede äärde rajada auto- ning rattaparklad.
- Terviserajad tuleb soovitavalt rajada ringi põhimõttel, et vältida edasi-tagasi liikumist samal teel ning tõsta raja atraktiivsust.
- Terviserajad peavad olema looduses selgelt ja arusaadavalt tähistatud.
- Intensiivselt, sh talveperioodil kasutatavatele terviseradadele tuleb rajada valgustus.
- Kasutatav rajakate tuleb valida lähtuvalt raja peamisest kasutuseesmärgist (spordiala).
- Kui terviserada on mõeldud muuhulgas jalgrattaspordiks, tuleb raja laiuse määramisel lähtuda vastavatest kergliiklustee rajamise standarditest.
- Suusatamiseks mõeldud terviseraja minimaalne laius on 4 m.
- Terviseradade äärde on soovitav paigutada treenimisvahendeid (rööbaspuud, redelid jmt).
- Võimalusel kasutada terviseradade rajamisel ära olemasolevaid pinnasteid ja radu, et vältida looduskeskkonna täiendavat (kahjustamist) ja ümberkujundamist.
- Terviseradade projekteerimisel tuleb arvestada teede hilisemaks hoolduseks kasutatavate masinate mõõtmete, raskuse ning võimalustega.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

- Edasise planeerimistegevuse käigus tuleb maaparandussüsteemide maa-alal arvestada süsteemide terviklikkuse säilimisega, et tagada kuivendussüsteemide ja ühiseesvoolude toimimine.
- Raudtee kaitsevööndisse kavandatavate või raudtee kaitsevööndit läbivate terviseradade puhul tuleb enne planeeringu või projekti koostamist taotleda raudtee infrastruktuuri ettevõtjalt (AS EVR Infra) tehnilised tingimused ning neid järgida. Lisaks tuleb planeerimisel ja projekteerimisel järgida seadusandlusest tulenevaid raudtee kaitsevööndis tegutsemisele seatud piiranguid.
- Raudteega paralleelselt kulgeva ning raudteemaale jääva terviseraja puhul tuleb terviseraja projekteerimise faasis kooskõlastada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga raudteemaa jagamine, arvestusega, et raudteemaa uus piir jääks raudteest vähemalt 21 m kaugusele.

Kergliiklusmarsruudid

Kergliiklusmarsruudid on olemasolevatel madala liiklustihedusega maanteedel ja metsateedel kulgevad tähistatud marsruudid. Kergliiklusmarsruutide tähistamise eesmärgiks on:

- lihtsustada matkajate jt kergliiklejate orienteerumist kõrvalistel teedel;
- väärtustada piirkonna maastikke ja vaateid.

Kergliiklusmarsruutide kulgemise kavandamisel on arvestatud maakondlikus teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" välja toodud vaatekohtade ja ilusate teelõikude paiknemisega, samuti kohalike turismiatraktsioonide ja vaatamisväärsuste paiknemisega. Tähistatavad kergliiklusmarsruudid on märgitud teemaplaneeringu kaardile kollase pidevjoonega.

Kergliiklusmarsruutide tähistamise põhimõtted ja tingimused:

- Kergliiklusmarsruudid tähistatakse viitadega (skeem 5.2.3.1), viitadele märgitakse kaugus lähima asulani/vaatamisväärsuseni (kilomeetrites) ning asula/vaatamisväärsuse nimi.
- Viidad paigutatakse eelkõige teede ristumiskohtadesse.
- Kergliiklust mootorsõidukiliiklusest ei eraldata.
- Maakondliku teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" määratud vaatekohtadesse rajatakse istumiskoht (täpsemalt ptk 5.3).
- Kohalike vaatamisväärsuste juurde, kus puudub vastav infrastruktuur, rajatakse istumiskoht.

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Skeem 5.2.3.1: Kergliiklusmarsruutide tähistamiseks kasutatava viida näidis (liiklusmärk nr 637).

5.3 Toetav infrastruktuur

Eritasandilised ülekäigud

Eritasandlise ülekäigu kasutamine on reeglina vajalik:

- kergliiklustee ristumisel tiheda liiklusega maanteega[3] alal, kus mootorsõidukite liikumiskiirus on üle 50 km/h,
- terviseraja ristumisel raudteega.

Eritasandilise ülekäigu rajamise põhimõtted ja tingimused:

- Eritasandiliseks ülekäiguks saab olla sild või tunnel.
- Eritasandilise ülekäigu puhul peab kergliiklustee pikiprofiil vastama Eestis kehtivale standardile, projekteerimisel on soovitav valida lähtetase (H) - hea, et rajatav kergliiklustee vastaks laste, vanurite ning liikumispuudega inimeste vajadustele.
- Eritasandilise ülekäigu puhul terviserajal võib kasutada järsemaid tõusunurkasid kui kergliiklusteel, vastavalt kehtivale standardile tasemed (R) - rahuldav ja (E) - erandlik.
- Eritasandilised ülekäigud kergliiklusteel või terviserajal tuleb piiratud nähtavuse korral (kurvid, haljastus vmt) tähistada hoiatusmärkidega.
- Olemasolevad ning kavandatavad kergliiklustunnelid tuleb valgustada, et tagada kasutajate turvalisus.
- Eritasandiliste ülekäikude projekteerimisel tuleb arvestada nende hilisemast hooldusvajadusest tulenevate tingimustega (kandevõime, ava kõrgus ja laius jmt).

Lähtuvalt kergliiklustee pikiprofiili projekteerimise nõuetest, on kergliiklusteedel otstarbekam eritasandiliste ülekäikudena kasutada tunneleid kui sildasid. Käesolev teemaplaneering näeb ette tunnelite rajamise Rakvere linna suunduvate kergliiklusteede ristumiskohtades linna ümbritseva ringteega. Samuti on tunnelid kavandatud Kunda jõe

[3] III või kõrgema klassi maantee liiklustihedusega >3000 a/ööp

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

äärse terviseraja ristumiskohta raudteega ning Nõmmise tee kergliiklusmarsruudi ristumiskohta raudteega. Olemasolevad ja perspektiivsed tunnelid on teemaplaneeringu kaardil tähistatud vastavate leppemärkidega.

Autoparklad

Käesoleva teemaplaneeringuga on kavandatud täiendavate autoparklate rajamine elamualadest eemal asuvate terviseradade lähedusse, et võimaldada mugavat ligipääsu. Perspektiivsete autoparklate asukohad on teemaplaneeringu kaardil tähistatud vastava leppemärgiga.

Autoparklate rajamise põhimõtted ja tingimused:

- Väljapoole asulaid rajatavate parklate puhul tuleb kattematerjalina eelistada looduslähedasi, keskkonda sobivaid materjale (kruus, killustik vmt).
- Asfaltbetoonkattega või muu vett mitte läbi laskva kattega parkla rajamisel tuleb sadevee kogumiseks ja ära juhtimiseks parkla-alalt rajada eraldi kanalisatsioon. Rajatavasse kanalisatsiooni tuleb paigaldada õli- ja liivapüüdur.
- Parklate asukoht ja paigutus peab võimaldama mugavat ligipääsu nii maanteelt kui terviserajalt.
- Terviseradade lähedusse rajatavatesse autoparklatesse on soovitav paigaldada terviseradade skeemid, millele on märgitud ka parkla asukoht.
- Terviseradade teenindamiseks sobivad reeglina väikesed parklad (kuni 50 parkimiskohta). Suurema parkla rajamisel tuleb see liigendada, soovitavalt kõrghaljastusega, et vältida looduskeskkonnas suurte lagedate alade tekkimist.
- Autoparklasse tuleb rajada sobilik haljastus, mis võimaldaks soojal aastaajal parkida auto varju ning vältida selle ülekuumenemist. Soovitav on istutada vähemalt 1 varjuandev puu iga 10 parkimiskoha kohta.
- Parkimiskohtade read, mida ei eralda läbipääs, tuleb eraldada haljasribaga.
- Parkla projekt peab sisaldama haljastuse lahendust.
- Parkla projekteerimisel ja haljastuse kavandamisel tuleb arvestada hilisema hooldusega ning valida haljastamiseks pakutavatesse kasvutingimustesse sobilikud liigid. Parklasse istutatavate puude mõõtmete osas tuleb järgida tänavapuudele esitatavaid nõudeid.

Jalgrattaparklad

Praktika näitab, et kergliikluse kasuks otsustatakse igapäevaseid käike tehes siis, kui see on piisavalt mugav. Jalgrattaga liiklemisel on lisaks kergliiklusteedele oluline ka jalgrattaparklate olemasolu, mis võimaldavad ratta turvaliselt vajalikuks ajaks järelvalveta jätta. Käesoleva teemaplaneeringuga nähakse ette jalgrattaparklate rajamine

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

- ametiasutuste (eelkõige vallamajade),
- koolide,
- teenindusasutuste (raamatukogu, pood),
- vaba aja veetmise paikade (kultuurimaja, spordihoone, staadion, noortekeskus),
- olulisemate ühistranspordipeatuste,
- ujumiskohtade ning
- terviseradade ligipääsude juurde.

Perspektiivsed jalgrattaparklad on teemaplaneeringu kaardil tähistatud vastava leppemärgiga.

Jalgrattaparklate rajamise põhimõtted ja tingimused:

- Jalgrattaparklad tuleb rajada lähedalasuvalt teelt (kergliiklusteelt, kõnniteelt, maanteelt) kergesti märgatavasse ja ligipääsetavasse kohta.
- Rattaparkla asukoht peab olema nii mootorsõiduki- kui jalakäijaliiklusest eraldatud ega tohi liiklust takistada.
- Turvalisuse huvides peab rattaparkla olema möödujatele hästi nähtav (hea vaadeldavusega).
- Turvalisuse huvides peab rattaparkla võimalusel olema autoparklast eraldatud, nt kõnnitee/kergliiklustee või haljastusega (ratast on lihtsam varastada, kui samasse kõrvale saab autot parkida).
- Soovitavalt peab jalgrattaparkla olema pimedal ajal valgustatud.
- Soovitavalt tuleb jalgrattaparkla ilmastiku eest varjata varikatusega.
- Jalgratta parkimiseks mõeldud seade peab hoidma ratta turvaliselt püstiasendis ka tugeva tuule korral ning võimaldama lukustada ratta raami; soovitavalt võimaldama lukustada nii ratta raami kui ka rattad (skeem 5.3.1 ja 5.3.2).
- Jalgratta parkimiseks mõeldud seade peab olema tugev ning tugevalt kinnitatud maapinna või hoone seina külge, nii et selle teisaldamine või lõhkumine ei oleks võimalik ilma erivahenditeta.
- Jalgratta parkimiseks mõeldud seade peab võimaldama mugavat ratta kinnitamist ka siis, kui lähimad parkimiskohad on hõivatud.

Skeem 5.3.1: mugavad, turvalised ja otstarbeka ruumikasutusega rattaparklad.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Skeem 5.3.2: ebamugavad ja ebaturvalised rattaparklad.

Istumiskohad

Istumiskoht koosneb pingist ja prügikastist. Istumiskohtade rajamise eesmärgiks on pakkuda kergliiklusteel või kergliiklusmarsruudil liikujale võimalust puhata või vaadet nautida. Käesoleva teemaplaneeringuga kavandatakse istumiskohtade rajamine:

- maakondliku teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" määratud ilusa vaatega kohtadesse,
- kergliiklusteede ja kergliiklusmarsruutide ääres asuvatesse ühistranspordipeatustesse, kus puudub pink või ootepaviljon,
- infostendide juurde.

Perspektiivsete istumiskohtade asukohad on teemaplaneeringu kaardil märgitud vastava leppemärgiga.

Pikas perspektiivis nähakse ette piknikukoha rajamine enamkülastatavatesse istumiskohtadesse. Juhul, kui juba enne istumiskoha rajamist võib eeldada suurt huvi ja kasutajate hulka, tuleb istumiskoha asemel rajada piknikukoht (vähemalt 2 pingi ja 1 lauaga ning turvalise grillimisvõimalusega).

Istumiskohtade rajamise põhimõtted ja tingimused:

- Istumiskoht peab olema kergesti ligipääsetav kergliiklusteelt või kergliiklusmarsruudilt, sh ratastooliga, lapsevankriga ning spordivahenditega (jalgratas, suusad, rulluisud vmt).
- Istumiskoht tuleb rajada tuulevaiksesse kohta (arvestades valdavate tuulesuundadega, eelkõige kevadel ja sügisel). Vajadusel tuleb rajada tuule eest kaitsev haljastus.

Infostendid

Kergliiklusteel liiklejate orienteerumise lihtsustamiseks ning piirkonna kergliiklusvõimaluste tutvustamiseks kavandatakse käesoleva planeeringu raames infostendide rajamine

- Rakvere linna piirile, linna või linnalähistesse asulatesse suunduvate kergliiklusteede äärde,

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

- tähtsamatele (kergliiklus)ristmikele,
- kergliiklejate poolt aktiivselt kasutatavatesse kohtadesse (nt teenidusasutuste juurde).

Infostend koosneb tugevale alusele kinnitatud piirkonna kergliiklusteede kaardist ning juurdekuuluvast asjakohasest infost, nt viited vaatamisväärsustele vmt. Perspektiivsete infostendide asukohad on teemaplaneeringu kaardil tähistatud vastava leppemärgiga.

Infostendide rajamise põhimõtted ja tingimused:

- Infostendi kaardile peab olema eristatavalt märgitud infostendi asukoht, et võimaldada kaardi vaatajal aru saada, kus ta parajasti on.
- Rakvere linna piirile rajatavatel infostendidel peab olema ka Rakvere linna kergliiklusteede kaart.
- Infostendil esitatav informatsioon peab olema selgelt loetav igal aastaajal vähemalt 1,5 m kauguselt.
- Infostend peab olema kergliiklusteelt hästi ligipääsetav, sh liikumisvahendiga (jalgratas, rulluisud vmt), lapsekäruga ja ratastooliga.

5.4 Probleemsed juhud

Kergliikluse kui autotranspordile alternatiivi pakkuva liikumisviisi kasutajasõbralikkus oleneb kergliiklusteede võrgustiku sujuvusest ning võimalikust liikumiskiirusest. Kergliikluse mugavamaks muutmisel on oluline, et kergliiklusteed kulgeksid sihtpunktide vahel võimalikult otse ning liiklus neil oleks võimalikult vähe takistatud. Nõuetekohase kergliiklustee rajamisel maantee lähedusse võib takistuseks olla ruumipuudus; kergliikluse sujuvuse tagamisel on probleemiks ristumiskohad maanteega või kergliiklustee suundumine ühest maantee servast teise.

Kergliiklustee lõikumine maanteega

Maanteel, kus lubatud sõidukiiruseks on rohkem kui 50 km/h, tuleb kergliiklustee ülekäik jätta tähistamata või viia eri tasandile. Tähistamata ülekäigu puhul tuleb maantee äärde paigaldada vastavad hoiatusmärgid (liiklusmärk nr 171).

Eritasandilise ülekäigu rajamine on õigustatud eelkõige kergliiklustee lõikumisel tiheda liiklusega maanteega (I-III klassi tee), kus lubatud sõidukiirus on üle 50 km/h. Eritasandilise ülekäigu vajadus on määratletud teede ja sideministri määrusega nr 55 „Tee projekteerimise normid ja nõuded" (vastu võetud 28.09.1999).

Käesoleva teemaplaneeringuga on eritasandilised ülekäigud kavandatud kergliiklusteede lõikumiskohtadel Rakvere linna ümbritseva ringteega. Lõiguti on nimetatud ringteel liiklustihedus seatud normist väiksem, kuid teemaplaneeringu koostamisel on arvestatud perspektiivsete elamualade paiknemise ning sellest tuleneva liikluskoormuse kasvuga. Lähtuvalt teemaplaneeringus seatud tingimustest tuleks kergliiklustunnel rajada ka Taaravainu külasse; tunneli kavandamata jätmise põhjuseks teemaplaneeringus on

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Rakvere valla plaan rajada kõnesolevale ristmikule ringtee, millega kaasneb liikluse rahustamine ja kiiruspiirang <50 km/h.

Lisaks on kavandatud eritasandilised risted Kunda jõe äärse terviseraja lõikumisel raudteega ning kergliiklusmarsruudi lõikumisel raudteega Nõmmise küla lähedal. Eritasandilised ülekäigud ja risted on ette nähtud lahendada tunnelitena ning märgitud teemaplaneeringu kaardil vastava leppemärgiga.

Kergliiklustee lõikumine raudteega

Võimalusel tuleb kergliiklusteede ning terviseradade kavandamisel ja rajamisel kasutada olemasolevaid ametlikke ülekäigukohti. Ametliku ülekäigukoha puudumisel, nt olemasolevatel kohalikel teedel või jalgradadel tähistatavate kergliiklusmarsruutide puhul, tuleb vastavate liiklusmärkide puudumisel raudtee ületuskohta paigaldada hoiatussildid.

Käesoleva planeeringuga kavandatavad kergliiklusteede ja terviseradade raudteeületuskohad on ette nähtud eritasandilistena, eelistatavalt lahendatud tunnelina (teemaplaneeringu joonisel vastavalt tähistatud perspektiivne tunnel). Erandina tuleb Rakvere-Kadrina suunal raudtee vahetusse lähedusse kavandatava kergliiklustee täpne raudteeületuse koht ning lahendus (st kas sama- või eritasandiline ülekäik) täpsustada edasiste uuringute käigus. Sobiva lahenduse valimisel tuleb lähtuda nii raudteeliikluse kui kergliiklejate ohutuse tagamise vajadusest. Vt ka ptk 8.1. Nimetatud raudteeületust projekteerima asudes tuleb eelnevalt taotleda tehnilised tingimused raudteeinfrastruktuuri valdajalt (AS EVR Infra) ning kooskõlastada projekt Tehnilise Järelevalve Ametiga.

Ruumipuudus

Ruumipuudusel on vastaval teelõigul lubatud rajada standardist kitsam kergliiklustee ja/või viia kergliiklustee maantee serva. Kergliiklustee viimisel maantee serva tuleb mootorsõidukiliiklus kergliiklusest eraldada füüsilise barjääriga (metallist või betoonist tõke). Alternatiivse lahendusena kergliiklustee kitsendamisele või maantee serva toomisele tuleb kaaluda kergliiklustee rajamist ümber takistuse. Ruumipuuduse all tuleb mõista olukorda, kus hooned on rajatud teele väga lähedale või õuemaa ulatub teeni.

Ruumipuudusest tulenevalt tuleb rajada standardist kitsam lahendus Pajusti – Kakumäe – Viru-Jaagupi kergliiklusteele Kehala ristmikul. Soovitav on tuua kergliiklustee maantee serva.

Ruumipuudusest tulenevalt on soovitav kergliiklustee rajada ümber takistuse Viru-Jaagupi alevikus Koeravere tee ristmikul.

Kergliiklustee ringteel

Ringtee puhul käsitletakse ringile suubuvaid teesid eraldi teedena ning lahendatakse kergliiklustee ristumine iga suubuva teega eraldi, vastavalt mootorsõidukitele kehtivatele kiiruspiirangutele ja liiklustihedusele kas eritasandilisena, tähistamata ülekäiguna või tähistatud ülekäiguna.

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

6 Kavandatavate kergliiklusteede, terviseradade ja kergliiklusmarsruutide tasuvus

6.1 Kergliiklusteede, terviseradade, kergliiklusmarsruutide ja lisainfrastruktuuri rajamisega seotud majanduslikud kulud

Projekteerimiskulud ja ehitusmaksumus

Kulude ja maksumuste puhul tuleb teemaplaneeringus kajastuvaid hindasid käsitleda suurusjärkudena, mis täpsustuvad eelprojekti raames reaalsetest oludest tulenevalt. Maksumuste arvutamisel on aluseks olnud 2006. a reaalhinnad, mida on korrigeeritud vastavalt 2009. aasta seisule.

Projekteerimiskulud moodustavad ligikaudu 10% tee ehituskuludest, sh tööprojekti osakaal on ca 6%, vajalike uurimistööde teostamine ca 4% vastava kergliiklustee ehitusmaksumusest.

Kavandatavate kergliiklusteede ehitusmaksumus on arvutatud, kasutades orienteeruvat jooksva meetri hinda (tabel 6.1.4). Hind sisaldab maanteest eraldiseisva, 4 m laiuse asfaltkattega kergliiklustee projekteerimise ja rajamise kulusid, sh üldist liikluskorraldust ja haljastust. Eraldi on välja toodud ülekäiguradade, tunnelite, suusasildade ning valgustuse rajamise maksumus. Kergliiklusteede puhul, mille rajamiseks on projekt juba olemas, on arvutustes arvestatud vastavalt 10% madalama hinnaga. Lähtuvalt teede rajamise tavapärasest rahastamisloogikast on teede maksumused esitatud omavalitsusüksuste kaupa.

Kavandatavate terviseradade ehitusmaksumus on arvutatud, kasutades orienteeruvat jooksva meetri hinda (tabel 6.1.6). Hind sisaldab 4 m laiuse pehme kattega terviseraja projekteerimise ja rajamise kulusid, sh rajatähistus. Hinnas ei sisaldu vajalike truupide ja sildade/tunnelite maksumus, need maksumused on hindade tabelis (tabel 6.1.2) eraldi välja toodud ning tuleb vajalike tööde täpsemal kaardistamisel raja ehitusmaksumusele juurde arvutada. Kavandatavate terviseradade maksumuse puhul on eristatud erinevatesse omavalitsusüksustesse jäävate rajaosade maksumus.

Kergliiklusmarsruutide rajamise maksumuse arvutamisel on lähtutud marsruudi äärde jäävate viitade, infotahvlite ning istumiskohtade arvust (tabel 6.1.5).

Lisaks on välja toodud jalgratta- ning autoparkla rajamise maksumus; parklate hinnad tuleb vajadusel kergliiklusteede, terviseradade ja kergliiklusmarsruutide rajamise kuludele juurde arvestada, vastavalt rajatava parkla suurusele. Parklate arv valdades on toodud tabelis 6.1.1.

Tabel 6.1.1: teemaplaneeringuga kavandatavate auto- ja jalgrattaparklate arv valdades.

Vald	***Kavandatavaid autoparklaid***	***Kavandatavaid jalgrattaparklaid***
Vinni	1	7
Rakvere	3	7
Rägavere	2	5

Tabel 6.1.2: Kergliiklusteede ja lisainfrastruktuuri rajamise maksumuse arvutamisel aluseks võetud hinnad (käibemaksuta):

Rajatis/objekt	**Hind**
Asfaltbetoonkattega, 4 m laiune kergliiklustee	1800.-/jm
Pehme kattega, 4 m laiune terviserada	300.-/jm
Ülekäiguraja tähistus	10 000.-/kompl.
Torutunnel	1 350 000.-/kompl.
Suusasild	500 000.-/kompl.
Truup, d ca 250 cm	60 000.-/kompl.
Valgustus	800.-/jm
Kergliiklusmarsruudi viit	1030.-/kompl., lisanduvad paigalduskulud
Jalgrattaparkla rajamine (olemasolevale kõvakattega või asfaltkattega pinnasele)	3000.-/kompl. (6 ratta jaoks), lisanduvad paigalduskulud
Autoparkla rajamine (kivikattega)	525.-/m^2, lisanduvad alusmaterjali (liiv, kruus) kulud[4]
Infotahvel	5900.-/kompl., lisanduvad paigalduskulud
Istumiskoht (pingi ja prügikastiga)	7700.-/kompl., lisanduvad paigalduskulud

Maa võõrandamise kulud

Juhul, kui kergliiklustee on kavandatud eramaadele, lisandub tee rajamise kuludele maa võõrandamise kulu. Võõrandamine toimub osapoolte kokkuleppel, üldjuhul vastavalt maa turuväärtusele. Võõrandamise maksumus võib kujuneda turuväärtusest erinevaks, kui mõned maaomanikud ei ole pakutava tehinguga nõus. Konkreetse kergliiklustee rajamise seisukohast on siiski oluline saavutada kokkulepe kõigi asjassepuutuvate maaomanikega.

Võõrandamisega seotud kulude täpset suurust on pikas perspektiivis keeruline prognoosida, kuna ei ole teada maaomanike suhtumine ning nõudmised. Võõrandamistehingu hinda mõjutavad krundi asukoht ja suurus, kõnesolevale maale üldplaneeringuga seatud tingimused ja muud krunditi erinevad tegurid. Ühe kergliiklustrassi pikkuses mõjutab võõrandamistehingute kogumaksumust ka maaomanike arv, kellega on tarvis läbirääkimisi pidada. Mida suurem on asjassepuutuvate maaomanike arv, seda suurem on tõenäosus, et mõni neist tehingust keeldub. Seega tuleb võimaliku lisakulu riskitegurina kergliiklustee rajamisel võtta arvesse trassile jäävate eramaade arvu (tabel 6.1.3).

Juhul, kui maaomanik keeldub pakutavast võõrandamistehingust, on kohalikul omavalitsusel vastavalt kinnisasja sundvõõrandamise seadusele (vastu võetud 31.03.1995) õigus taotleda kõnesoleva maa sundvõõrandamist. Vastavalt nimetatud seadusele on kinnisasja sundvõõrandamine kinnisasja võõrandamine omaniku nõusolekuta üldistes huvides õiglase ja kohese hüvitamise eest (KASVS, § 2 lg 1). Sama seaduse § 3 lg 1 p 7 lubab sundvõõrandamist üldistes huvides avalikult kasutatava tee ehitamise eesmärgil.

[4] Vastavalt standardile EVS 843:2003 on ühe parkimiskoha suuruseks 2,5x5 m, manööverdusruumi lisamisega 2,5x7 m.

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Tabel 6.1.3: Eramaade arv kergliiklusteede trassidel

Trassi nimetus	***Trassile jäävate eramaade arv***
Pajusti-Kakumäe-Viru-Jaagupi kalmistu	41
Rannapungerja tee -Vetiku-Mõdriku	45
Vinni - Vilgu teerist	5
Vinni (Põllu tn)-Kabelimäe	1
Rakvere-Lepna-Mädapea	32
Rakvere (Põhjakeskus)-Haljala (valla piirini)	18
Rakvere–Kadrina (valla piirini)	10
Rakvere-Tõrma küla	2
Põlula-Ulvi	3
Ulvi-Kabala	14
Ulvi-Mõedaka	15

Hooldamiskulud

Hoolduskulude puhul tuleb teemaplaneeringus kajastuvaid hindasid käsitleda suurusjärkudena, mis täpsustuvad vastavalt objektide hoolduse korraldamisele ning reaalsele olukorrale turul.

Väljaehitatud kergliiklustee hooldamise (sh talihooldus) maksumuse suurusjärguks on hinnanguliselt 4900.-/km aastas. Andmed pärinevad SA Eesti Terviserajad 2007. aastal tehtud kalkulatsioonidest. Nimetatud maksumus hõlmab igapäevast hooldust (sh prügikoristus), kuid ei sisalda suuremaid parandus- ja remonttöid. Hoolduskulude suurus erineb oluliselt hooajati, suvised kulud on talvistega võrreldes ligikaudu 2 korda madalamad.

Kergliiklusmarsruutide hooldamiskulude arvutamisel on lähtutud prügiveo hindadest asjassepuutuvates kohalikes omavalitsustes – tühjendamist vajavad istumiskohtadesse paigaldatud prügikastid. Arvestuslikuks hinnaks on võetud 1200.- ühe prügikasti tühjendamise eest aastas.

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Tabel 6.1.4: Kergliiklusteede rajamise ja hoolduse orienteeruv maksumus.

TRASS	**PIKKUS km**	TEE RAJAMISE MAKSUMUS tuh kr	tunnelite arv	TUNNELITE MAKSUMUS tuh kr	tähis-tatavate ülekäikude arv	TÄHIS-TATAVATE ÜLEKÄIKUDE MAKSUMUS tuh kr	VALGUSTUSE RAJAMINE tuh kr	**KOGU-MAKSUMUS valgustuseta tuh kr**	**KOGU-MAKSUMUS valgustusega tuh kr**	HOOLDUS-KULUD tuh kr aastas
Vinni vald										
Pajusti-Kakumäe-Viru-Jaagupi kalmistu	6,23	11214	0	0	4	40	4984	**11254**	**16238**	30,527
Rakvere (Tartu tn) - Piira rist *alternatiiv 1 ja 2**	0,58	1044	1	1350	2	20	464	**2414**	**2878**	2,842
Tõrma-Piira rist-Pajusti *olemasolev tee*	5,85	0	0	0	0	0	4680	**0**	**4680**	5,145
Pajusti (Kitsekopli tn)-Vinni (Sõpruse tn)	1,04	1872	0	0	1	10	832	**1882**	**2714**	5,096
Pajusti (läbi tammiku)-Vinni -Mõdriku	0,54+**1,72** +1,84	3096	0	0	1	10	1376	**3106**	**4482**	8,428
Rakvere (Rannapungerja tee)-Vetiku	3,92	7056	1	1350	0	0	3136	**8406**	**11542**	19,208
Vetiku-Mõdriku	2,49	4482	0	0	0	0	1992	**4482**	**6474**	12,201
Vinni-Vilgu teerist	1,62	2916	0	0	1	10	1296	**2926**	**4222**	7,938
Vinni (Põllu tn) - Kabelimäe	1,14	2052	0	0	1	10	912	**2062**	**2974**	5,586
Rakvere (Vabaduse tn)-Piira kogujateed-Kiivitaja tn-Rägavere tee	2,59	4662	0	0	x	x	2072	**4662+x**	**6694+x**	12,691
Piira (vet.ravila)-Neffi tn-Piira kogujateed	0,78	1404	0	0	x	x	624	**1404+x**	**2028+x**	3,822
Rakvere vald										
Veltsi-Pahnimäe-Luha bussipeatus	1,78	3204	0	0	0	0	1424	**3204**	**4628**	8,722

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

TRASS	PIKKUS km	TEE RAJAMISE MAKSUMUS tuh kr	tunnelite arv	TUNNELITE MAKSUMUS tuh kr	tähis-tatavate ülekäikude arv	TÄHIS-TATAVATE ÜLEKÄIKUDE MAKSUMUS tuh kr	VALGUSTUSE RAJAMINE tuh kr	KOGU-MAKSUMUS valgustuseta tuh kr	KOGU-MAKSUMUS valgustusega tuh kr	HOOLDUS-KULUD tuh kr aastas
Rakvere (Näituse tn)-Põhjakeskus-Haljala	**4,57** (8,08)	8226	1	1350	2	20	3656	**9596**	**13252**	22,393
Põhjakeskus-ringtee-Tõrremäe elamuala	0,99	1782	1	1350	1	10	792	**3142**	**3934**	4,851
Rakvere (Jaama pst)-Hulja-Kadrina	**5,16** (11,5)	9288	0	0	0	0	4128	**9288**	**13416**	25,284
Rakvere (Soolikaoja äärest)-Päide	2,06	3708	0	0	1	10	1648	**3718**	**5366**	10,094
Rakvere (Raudtee tn-Arkna tee)-Arkna	3,89	7002	0	0	0	0	3112	**7002**	**10114**	19,061
Arkna tee-lihakombinaat	0,5	900	0	0	0	0	400	**900**	**1300**	2,45
Rakvere (Kreutzwaldi tn)-Lepna	4,03	7254	1	1350	1	10	3224	**8614**	**11838**	19,747
Lepna-Mädapea	2,44	4392	0	0	0	0	1952	**4392**	**6344**	11,956
Rakvere (Jaama pst)-ringtee-Tõrma rist	**2,35** (2,74)	4230	1	1350	1	10	1880	**5590**	**7470**	11,515
Rakvere (Tammiku tn, Kalmistu tn)-Tõrma küla	2,32	4176	1	1350	2	20	1856	**5546**	**7402**	11,368
Tõrma-Levala	5,14	9252	0	0	0	0	4112	**9252**	**13364**	25,186
Levala-Väike-Maarja	**1,59** (14,78)	2862	0	0	0	0	1272	**2862**	**4134**	7,791
Rakvere (Palermo mets)-suusatunnel-Kõrgemäe	0,77	1386	0	0	1	10	616	**1396**	**2012**	3,773
Rägavere vald										
Põlula-Ulvi	1,59	2862	0	0	0	0	1272	**2862**	**4134**	7,791
Ulvi-Mõedaku	3,75	6750	0	0	0	0	3000	**6750**	**9750**	18,375
Ulvi mõis-Kabala rdtj	4,14	7452	0	0	1	10	3312	**7462**	**10774**	20,286

** Rakvere (Tartu tn)-Piira rist kergliiklustee rajamise maksumusele lisandub 1. alternatiivi eelistamise korral muinsuskaitsealuse Piira silla korrastamise maksumus.*

norway grants eea grants
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Tabel 6.1.5: Kergliiklusmarsruutide rajamise orienteeruv maksumus.

TRASS	viitade arv	VIIDASTAMISE MAKSUMUS tuh kr	istumiskohtade arv	ISTUMISKOHTADE MAKSUMUS tuh kr	infotahvlite arv	INFOTAHVLITE MAKSUMUS	**KOGU-MAKSUMUS**	HOOLDUS-KULUD tuh kr aastas
Vinni vald								
	19	19,57	4	30,8	0	0	**50,37**	4,8
Rakvere vald								
	11	11,33	3	23,1	1	5,9	**40,33**	3,6
Rägavere vald								
	12	12,36	1	7,7	1	5,9	**25,96**	1,2

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Tabel 6.1.6: Terviseradade rajamise ja hoolduse orienteeruv maksumus.

TRASS	**PIKKUS km**	TEE RAJAMISE MAKSUMUS tuh kr	VALGUSTUSE RAJAMINE tuh kr	**KOGU-MAKSUMUS valgustusega tuh kr**	HOOLDUS-KULUD tuh kr aastas
Vinni vald					
Mõdriku-Mõedaku lõik	4,44	1332	3552	**4884**	21,756
Vana-Vinni mägede rajad	2,1	630	1680	**2310**	10,29
Vinni-Pajusti tammiku rajad	3,74	1122	2992	**4114**	18,326
Rakvere vald					
Kõrgemäe rajad	7,72	2316	6176	**8492**	37,828
Pahnimäe terviserada	0,89	267	712	**979**	4,361
Arkna terviserada	0,81	243	648	**891**	3,969
Rägavere vald					
Mõdriku-Mõedaku lõik	6,25	1875	5000	**6875**	30,625
Kunda jõe äärne terviserada	5,33	1599	4264	**5863**	26,117

6.2 Kergliiklusele mõeldud teede rajamisega kaasnevad mõjud

Järgnevas tabelis (tabel 6.2.1) on ära toodud kergliiklusele mõeldud teede rajamisega kaasnevad mõjud, nii negatiivsed kui positiivsed. Negatiivsete mõjude leevendamiseks on välja pakutud võimalikud lahendused. Täpsemalt on peatüki lõpus käsitletud kergliiklusele mõeldud teede rajamise mõju mälestistele.

Positiivsed mõjud	*Negatiivsed mõjud*	*Negatiivsete mõjude kompenseerimine*
tõuseb raja äärde jäävate alade atraktiivsus nii potentsiaalsete elanike kui ettevõtjate silmis	ehitustöödega seotud mõjud pinnasele ja maastikule	teede rajamisel kasutada kerget tehnikat
tõuseb kinnisvara väärtus raja-äärsetel aladel seoses elukeskkonna paranemisega	ehitustöödega seotud oht pinnase- ja põhjavee reostumiseks	oht on ajutine ning välditav korrektsete ehitusvõtete kasutamisega
seoses elanike tervise ja vaba aja veetmise võimaluste paranemisega tõuseb töökvaliteet	olemasoleva maastikupildi muutumine	järgida olemasolevat reljeefi ning säilitada maksimaalselt olemasolev kõrghaljastus
tõuseb piirkonna väärtus lastega perede silmis, kelle jaoks on oluline turvaline	võimalik visuaalne häiring	teede rajamisel olemasolevate maanteede lähedusse on kaasnev

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

vabas õhus liikumise võimalus		visuaalne häiring minimaalne. Kergliiklusteede visuaalset kvaliteeti aitab tõsta sobiva haljastuse rajamine.
tõuseb piirkonna väärtus tervisesportlaste hulgas	rajatavate teede vahetusse lähedusse jäävate elanike häirimine seoses kergliiklejate pideva liikumisega	vajadusel ja võimalusel kergliiklustee eraldamine elamutest hekkide või kõrghaljastusega.
tõuseb kodukoha väärtus elanike silmis ning seeläbi ka huvi kodukohta hoida ja arendada	võimalik ökoloogiliste protsesside häiring looduslikus keskkonnas	enamus kergliiklusteid on kavandatud rajada olemasolevate maanteede vahetusse lähedusse, kus ökoloogilised protsessid on juba häiritud. Terviserajad on valdavalt kavandatud juba kasutusel olevatele pinnasteedele, kus samuti inimtegevuse mõju on juba avaldunud. Teede projekteerimisel tuleb siiski silmas pidada, et ei hävitataks olulisi kasvu-ega elukohti.
paranevad elanike ning teiste kergliiklustee kasutajate omavahelise suhtlemise võimalused, luuakse võimalus kohtuda ja koos teha (jalutada, sportida, kooli/tööle minna vmt)	majanduslik lisakohustus	tehtavaid kulutusi kompenseerib pikas perspektiivis elanike suurem heaolu ning piirkonna paranev maine.
paraneb elanikkonna tervis ja sellega seoses üldine heaolu		
paraneb teenuste kättesaadavus nende elanikkonna gruppide jaoks, kellel ei ole isiklikku autot		
tõstetakse esile kohalikke vaatamisväärsusi, sh loodusväärtusi, pakkudes vastavat informatsiooni ning luues ligipääsu		
kergliiklusteede rajamine aitab väärtustada ja levitada säästlikku mõtteviisi		
suunatakse inimeste liikumist looduses, mis vähendab ümbritsevatele aladele osaks saavat		

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

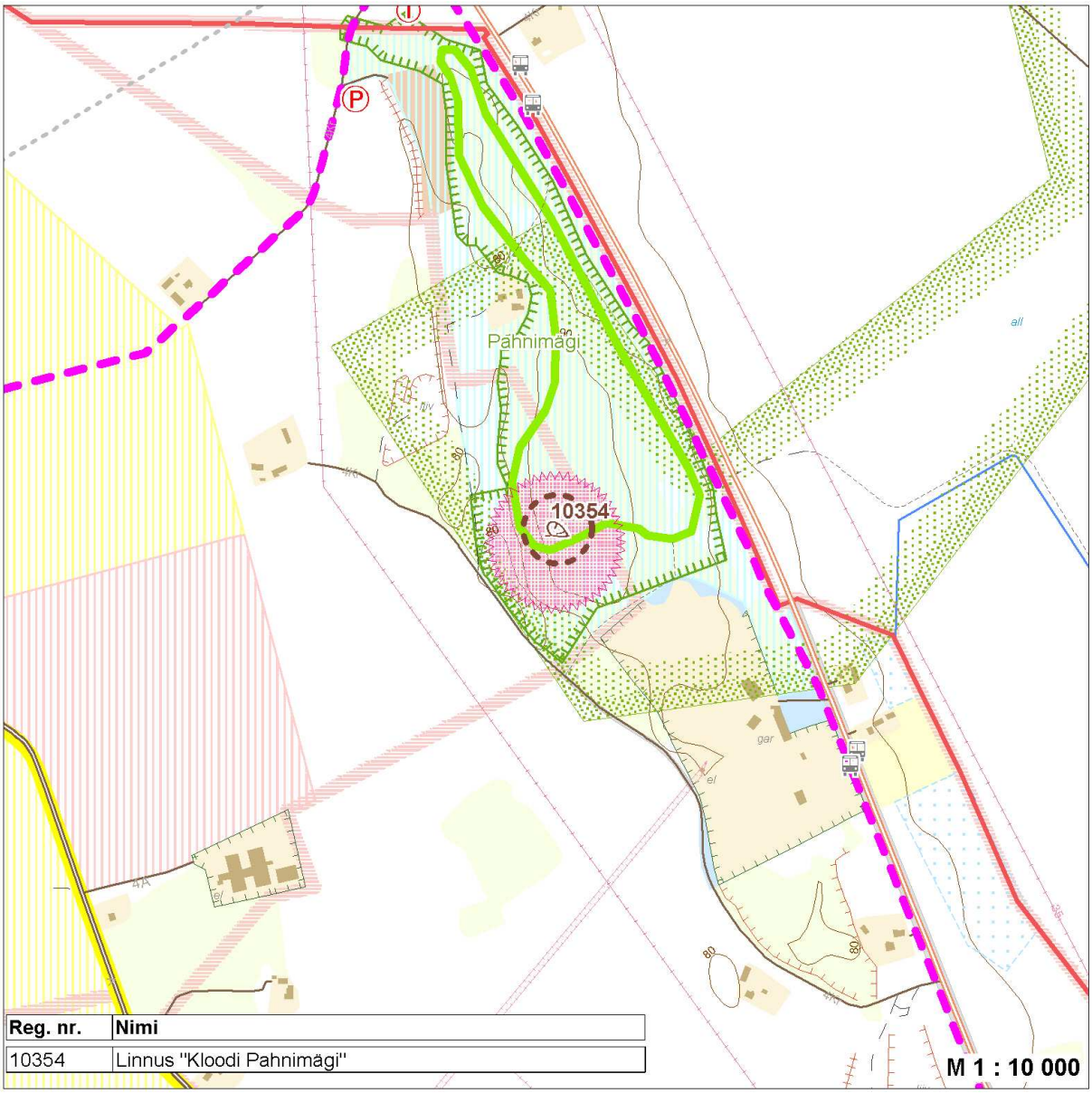
kasutuskoormust		
teid ja radu hooldades tehakse ühtlasi jooksvat järelevalvet ning tagatakse prügi regulaarne koristamine ja kokku kogumine, vähendades prügireostust		
tõuseb piirkonna tuntus turistide seas tänu terviseradade rajamisele ning kohalike vaatamisväärsuste viidastamisele kergliiklusmarsruutide rajamise käigus		

Planeeritavate kergliiklusele mõeldud teede lähedusse jääb hulgaliselt muinsuskaitsealuseid objekte. Kergliiklusele mõeldud teede võrgustiku välja arendamise mõju mälestistele on positiivne, kuna seoses teede ja viidasüsteemi rajamisega paraneb mälestiste eksponeeritus, samuti korrastatakse teede vahetusse lähedusse jäävate mälestiste ümbrus. Piira külas käsitletakse Tartu mnt äärse kergliiklustee rajamise ühe alternatiivina kergliiklustee kulgemist üle muinsuskaitsealuse Piira silla (skeem 6.2.3). Kergliiklustee rajamise korral avaneks võimalus mälestise muinsuskaitse ameti nõuete kohaseks restaureerimiseks, samuti oleks tagatud selle hilisem järjepidev hooldus ning senisest parem eksponeeritus.

Kergliiklusele mõeldud teede rajamisel tuleb silmas pidada, et ehitustööde ajal ja järgselt oleks tagatud mälestiste ohutus. Teemaplaneering näitab võimalike kergliiklusteede asukohad üldisel tasemel, teede täpne kulgemine määratakse tee eelprojekti käigus. Juhul, kui teemaplaneeringu järgi jääb tee põhimõtteline asukoht mälestise kaitsevööndisse, tuleb eelprojekti koostamise algusjärgus teha koostööd Muinsuskaitseametiga. Kõikide tegevuste kavandamisel tuleb lähtuda Muinsuskaitseseadusest.

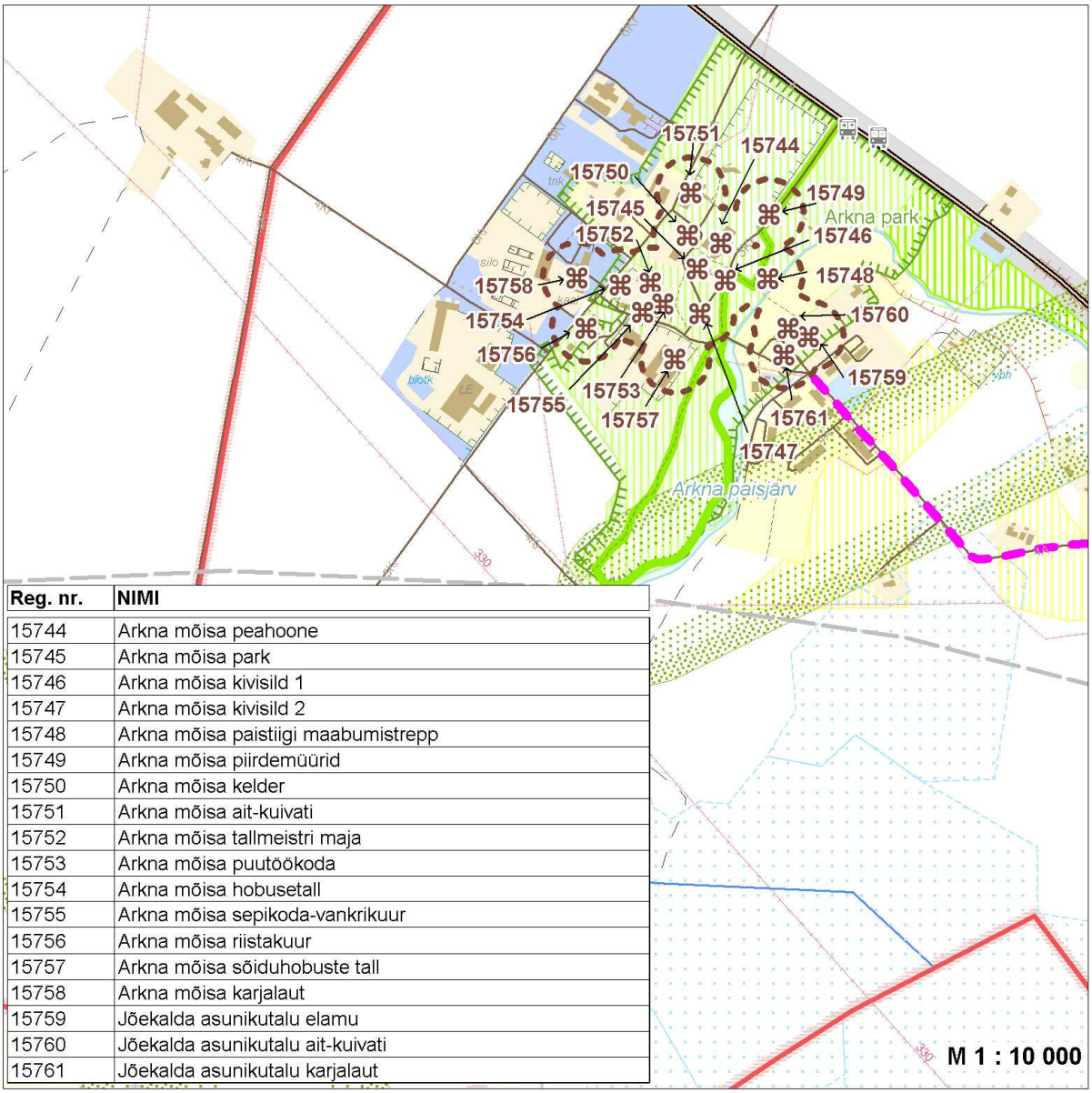
Parema ülevaate saamiseks on siinkohal lisatud väljavõtted teemaplaneeringu kaardist piirkondades, kus kavandatavate kergliiklusele mõeldud teede vahetusse lähedusse jäävad mälestised (skeemid 1-7). Kavandatavate kergliiklusmarsruutide äärde jäävaid mälestisi ei ole käsitletud, kuna nimetatud marsruutide rajamisega ei kaasne ehitustöid, toimub ainult viitade paigaldamine olemasolevate teede äärde.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism



Skeem 6.2.1: Pahnimägi, Päide küla, Rakvere vald. Kavandatav kergliiklustee on tähistatud roosa (II prioriteet) katkendjoonega, kavandatav terviserada helerohelise joonega.

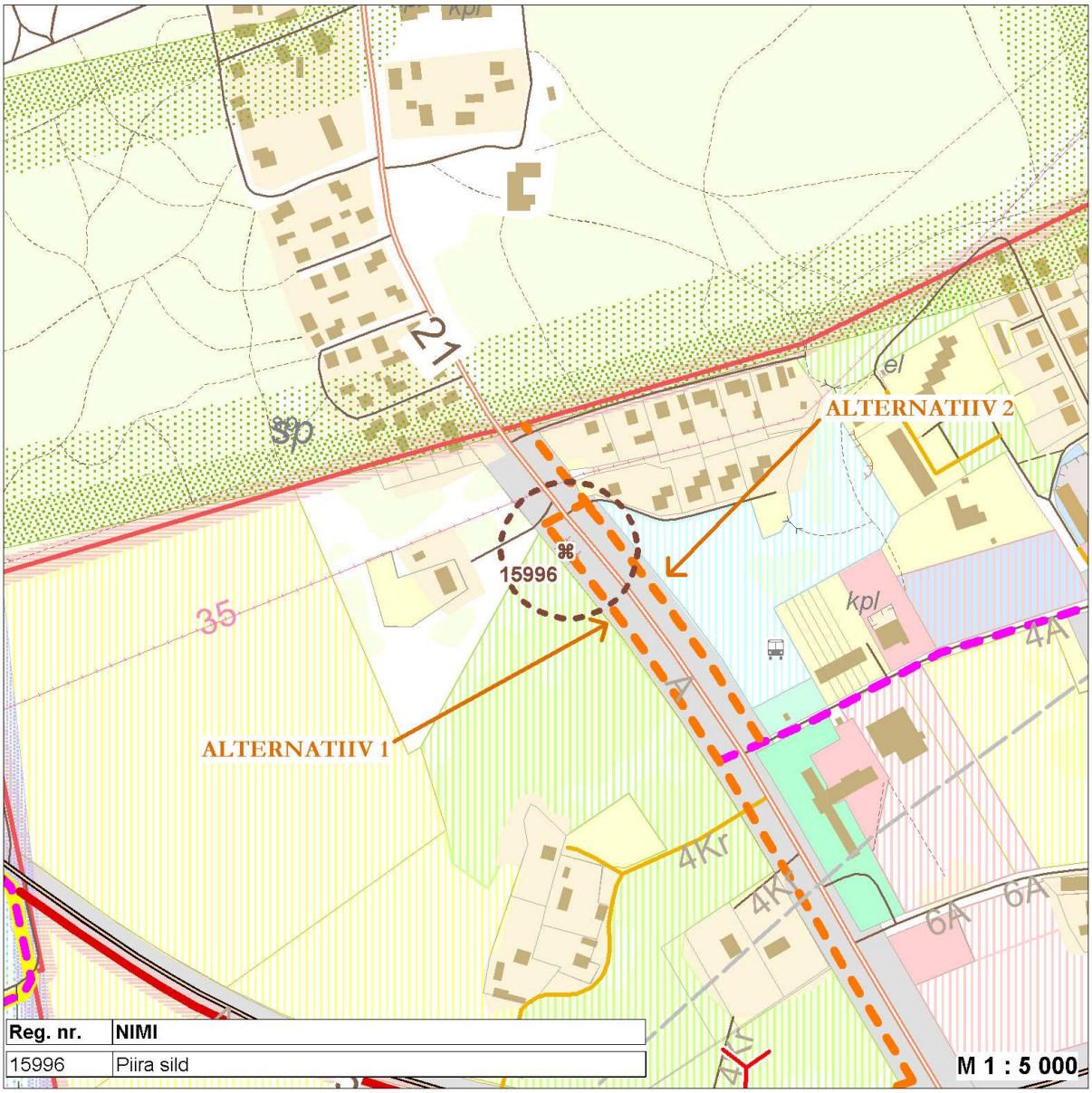
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism



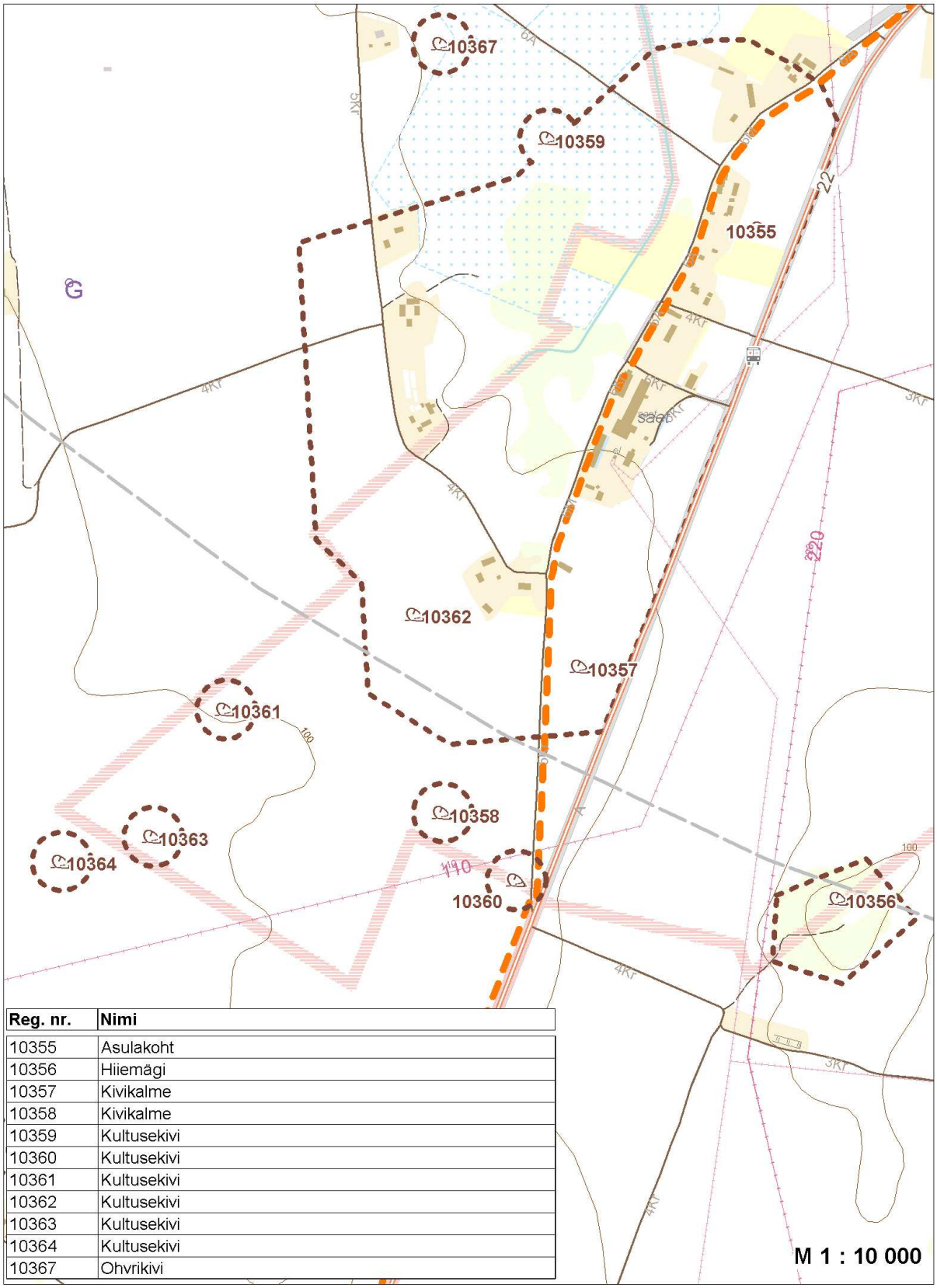
Reg. nr.	NIMI
15744	Arkna mõisa peahoone
15745	Arkna mõisa park
15746	Arkna mõisa kivisild 1
15747	Arkna mõisa kivisild 2
15748	Arkna mõisa paistiigi maabumistrepp
15749	Arkna mõisa piirdemüürid
15750	Arkna mõisa kelder
15751	Arkna mõisa ait-kuivati
15752	Arkna mõisa tallmeistri maja
15753	Arkna mõisa puutöökoda
15754	Arkna mõisa hobusetall
15755	Arkna mõisa sepikoda-vankrikuur
15756	Arkna mõisa riistakuur
15757	Arkna mõisa sõiduhobuste tall
15758	Arkna mõisa karjalaut
15759	Jõekalda asunikutalu elamu
15760	Jõekalda asunikutalu ait-kuivati
15761	Jõekalda asunikutalu karjalaut

Skeem 6.2.2: Arkna park, Arkna küla, Rakvere vald. Kavandatav kergliiklustee on tähistatud roosa (II prioriteet) katkendjoonega, kavandatav terviserada helerohelise joonega.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism



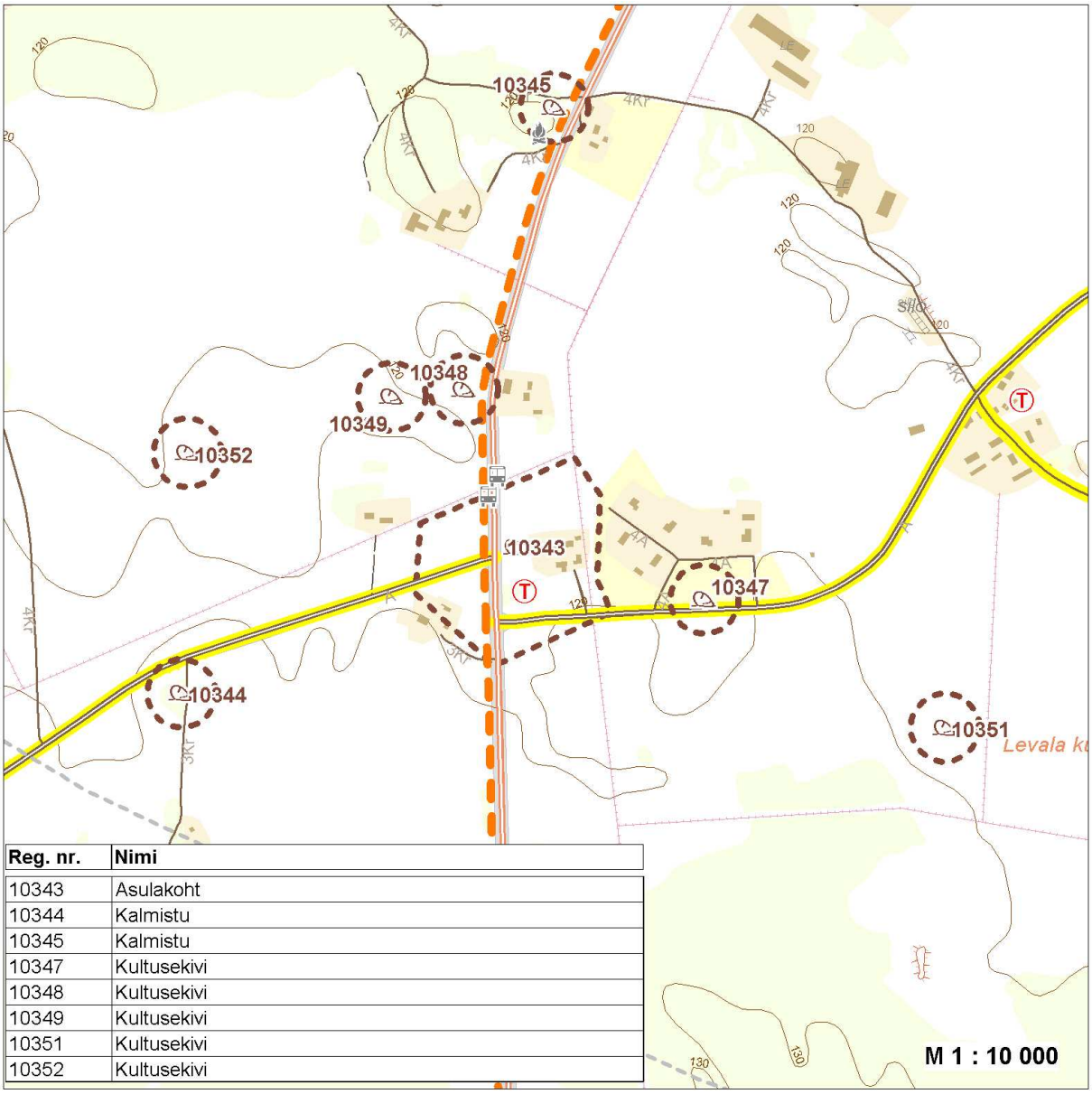
Skeem 6.2.3: Piira küla, Vinni vald. Kavandatavad kergliiklusteed on tähistatud roosa (II prioriteet) ja oranži (III prioriteet) katkendjoonega.



Reg. nr.	Nimi
10355	Asulakoht
10356	Hiiemägi
10357	Kivikalme
10358	Kivikalme
10359	Kultusekivi
10360	Kultusekivi
10361	Kultusekivi
10362	Kultusekivi
10363	Kultusekivi
10364	Kultusekivi
10367	Ohvrikivi

Skeem 6.2.4: Tõrma küla, Rakvere vald. Kavandatav kergliiklustee on tähistatud oranži (III prioriteet) katkendjoonega.

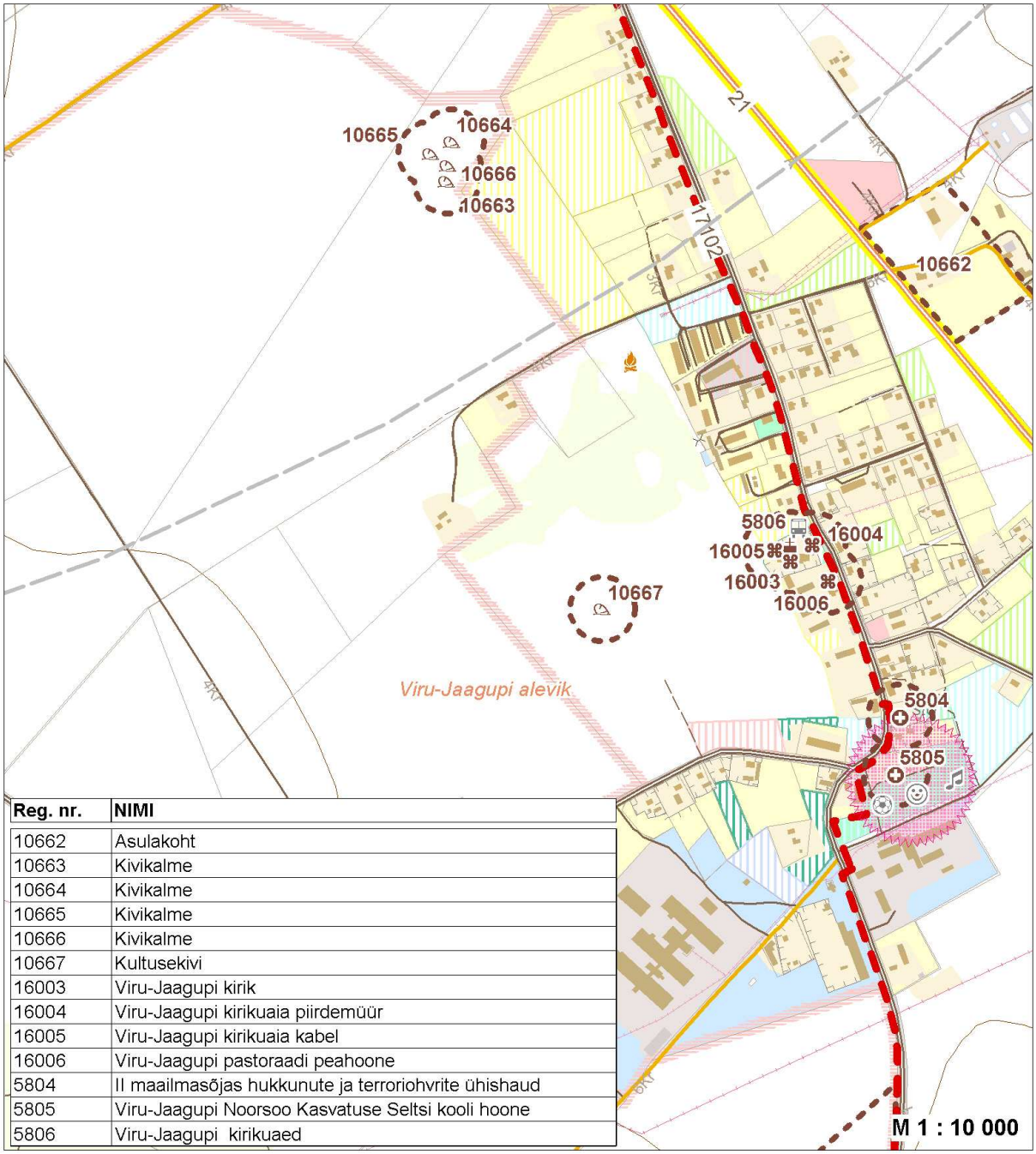
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism



Reg. nr.	Nimi
10343	Asulakoht
10344	Kalmistu
10345	Kalmistu
10347	Kultusekivi
10348	Kultusekivi
10349	Kultusekivi
10351	Kultusekivi
10352	Kultusekivi

Skeem 6.2.5: Levala küla, Rakvere vald. Kavandatav kergliiklustee on tähistatud oranži (III prioriteet) katkendjoonega, kavandatavad kergliiklusmarsruudid olemasolevatel teedel kollase haloga.

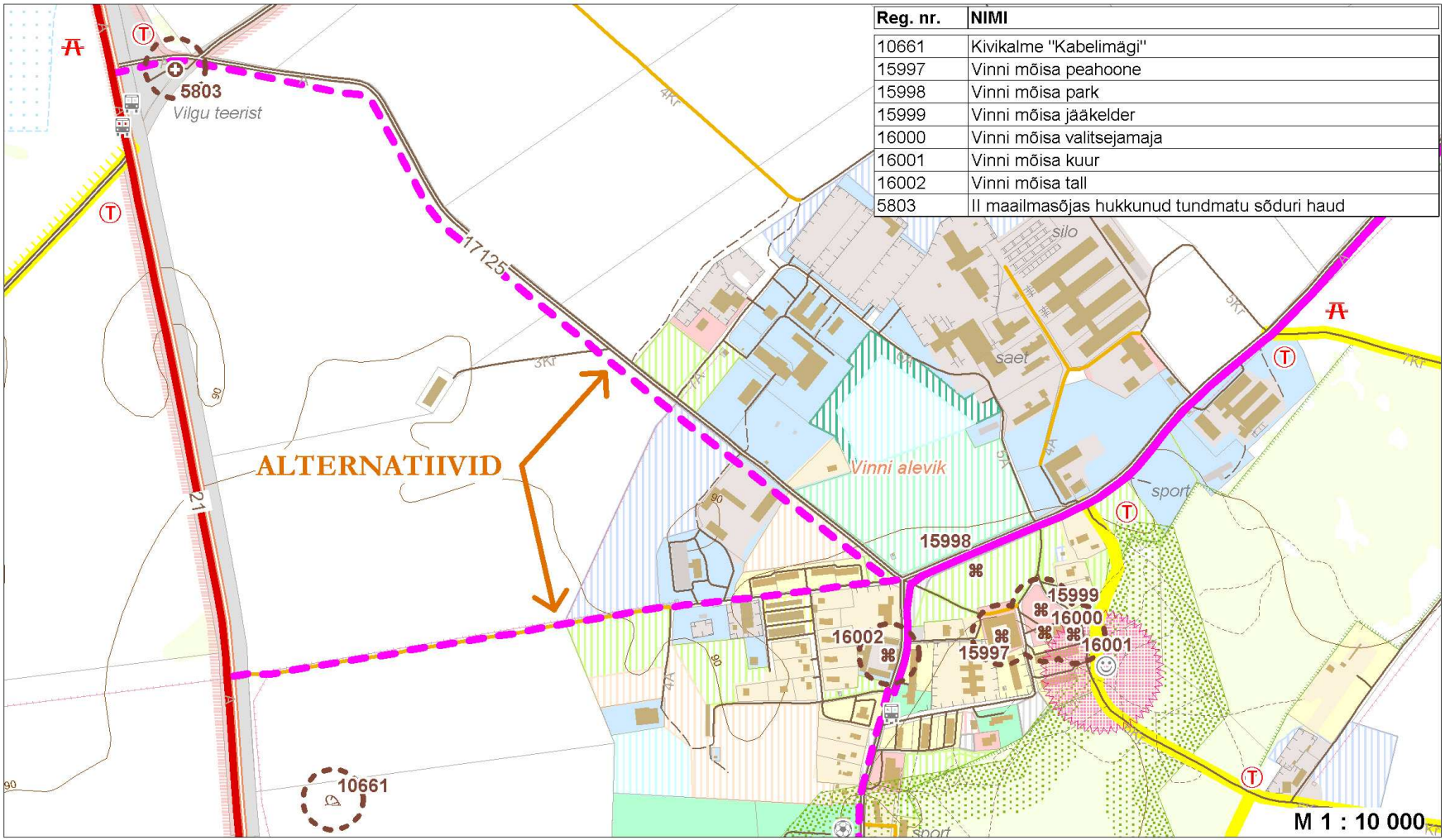
Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism



Reg. nr.	NIMI
10662	Asulakoht
10663	Kivikalme
10664	Kivikalme
10665	Kivikalme
10666	Kivikalme
10667	Kultusekivi
16003	Viru-Jaagupi kirik
16004	Viru-Jaagupi kirikuaia piirdemüür
16005	Viru-Jaagupi kirikuaia kabel
16006	Viru-Jaagupi pastoraadi peahoone
5804	II maailmasõjas hukkunute ja terroriohvrite ühishaud
5805	Viru-Jaagupi Noorsoo Kasvatuse Seltsi kooli hoone
5806	Viru-Jaagupi kirikuaed

Skeem 6.2.6: Viru-Jaagupi alevik, Vinni vald. Kavandatav kergliiklustee on tähistatud punase (I prioriteet) katkendjoonega.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism



Skeem 6.2.7: Vinni alevik, Vinni vald. Olemasolevad kergliiklusteed on tähistatud punase (I prioriteet) ja roosa (II prioriteet) pidevjoonega, kavandatavad kergliiklusteed on tähistatud roosa (II prioriteet) katkendjoonega, kavandatavad kergliiklusmarsruudid olemasolevatel teedel kollase haloga.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

6.3 Potentsiaalsete kasutajagruppide analüüs

Käesoleva teemaplaneeringuga kavandatavate kergliiklusteede, terviseradade ja kergliiklusmarsruutide otseseks sihtgrupiks on Vinni, Rakvere ja Rägavere valla ning Rakvere linna elanikud: vastavalt 5417, 2262, 990 inimest, kokku 8669 inimest (2008. aasta lõpu seisuga). Kaudse sihtgrupina lisanduvad ka Rakvere linna, Sõmeru ja Haljala valla elanikud, vastavalt 16 965, 3802 ja 2817 inimest, kokku 23 584 inimest (2008. aasta lõpu seisuga). Kaudse sihtgrupi hulka lisanduvad ka turistid, eelkõige matkaturistid.

Planeeringu elluviimisel saab otsene sihtgrupp võimaluse kasutada igapäevaste käikude tegemiseks alternatiivina autotranspordile kergliiklust (sh kombineerituna ühistranspordi kasutamisega) ning veeta aktiivselt vabas õhus liikudes selleks sobilikes turvalistes tingimustes oma vaba aega. Kaudse sihtgrupi jaoks paranevad planeeringu elluviimisel eelkõige tervisespordi harrastamise võimalused. Rakvere linnast Vinni, Rakvere või Rägavere valda tööle käijate jaoks avaneb võimalus sooritada igapäevaseid käike jalgsi, jalgrattaga vm kergliiklusvahendiga, sh kombineerituna ühistranspordi kasutamisega. Matka- ja teiste turistide jaoks paranevad planeeringu elluviimisel oluliselt piirkonnas orienteerumise ning ringi liikumise võimalused.

Otsese sihtgrupi eelistuste uuring

Selgitamaks välja Vinni, Rakvere ja Rägavere valdade elanike ja töötajate liikumisviisi eelistusi ning kergliiklusteede ja terviseradade vajalikkust, viidi käesoleva teemaplaneeringu raames kõigis kolmes vallas läbi 3 küsitlust. Kõigis valdades küsitleti eraldi ettevõtteid, elanikke ning kooliõpilasi. Küsitluste eesmärgiks oli välja selgitada rajatavate kergliiklusteede ja terviseradade potentsiaalne kasutatavus, sh nii kasutustihedus kui ka kasutuseesmärgid.

Küsitlustulemuste kohaselt tunneb tugevalt üle poole vastanutest vajadust kergliiklustee järele. Eelkõige soovitakse kergliiklusteid ja terviseradasid kasutada vabal ajal ning suvisel hooajal. Suhteliselt rohkem oli vastajate seas neid, kes arvasid, et kasutaksid kergliiklusteid sageli, paljud lausa igapäevaselt. Paljude vastajate jaoks sõltub vabas õhus liikumise kasuks otsustamine siiski ka ilmast. Küsimustikele vastanute seas on tervisespordi tegemine populaarne, piirkonniti tuntakse puudust sobivatest võimalustest oma kodukohas.

Täpsem ülevaade küsitlustest ja nende tulemustest sisaldub teemaplaneeringu lisas.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Hendrikson & Ko

norway grants eea grants
iceland liechtenstein norway

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

7 Kergliiklusteede prioriteetsus omavalitsusüksuse kaupa

Kergliiklusteede rajamise prioriteetsuse seadmisel on tuginetud tasuvusanalüüsi tulemustele, omavalitsuste hinnangule ning ettevõtjate, elanike ja kooliõpilaste seas läbi viidud küsitluste tulemustele. Kergliiklusteede prioriteetsus on järgnevalt esitatud omavalitsusüksuste kaupa.

Kergliiklusteed on liigitatud kolme prioriteetsusklassi, mis peegeldavad teede rajamise ja valgustamise soovituslikku järjekorda. Teede prioriteetsusklassidesse liigitamisel on lähtutud iga valla kohalikest vajadustest. Esmatähtis on kavandatud teede rajamine ja hooldamine, kuid pikas perspektiivis näeb käesolev teemaplaneering ette kõikide rajatud kergliiklusteede valgustamise täies pikkuses. Käesoleva teemaplaneeringuga kokku lepitud prioriteedid kergliiklusteede osas võivad muutuda tulenevalt ümbritseva keskkonna või tingimuste muutusest – maanteede rekonstrueerimisest, uue tiheasustusala väljaehitamisest jmt.

Esimese prioriteetsusklassi teed tuleks soovitavalt rajada ning valgustada esimeses järjekorras.

Teise prioriteetsusklassi teed tuleks soovitavalt rajada ning valgustada teises järjekorras.

Kolmanda prioriteetsusklassi teed tuleks soovitavalt rajada ning valgustada viimases järjekorras.

Vinni vald

I prioriteet: Tõrma-Piira-Pajusti

Pajusti-Kakumäe-Viru-Jaagupi kalmistu

II prioriteet: Pajusti (läbi tammiku)-Vinni –Mõdriku

Rakvere (Rannapungerja tee)-Vetiku kuni Piira elamualade lõpuni

Vinni-Vilgu teerist: kaardil märgitud alternatiivina. Teiseks võimaluseks sarnase suunaga kergliiklustee rajamiseks on piki Põllu tn pikendust Vinnist Kabelimäele.

Vinni (Põllu tn) – Kabelimäe: kaardil märgitud alternatiivina. Teiseks võimaluseks sarnase suunaga kergliiklustee rajamiseks on Vinni-Vilgu teeristi suund.

Rakvere (Vabaduse tn)-Piira kogujateed-Kiivitaja tn-Rägavere tee

Piira (vet.ravila)-Neffi tn-Piira kogujateed

III prioriteet: Rakvere (Tartu tn) - Piira rist, alternatiiv 1 (üle Piira silla)

Rakvere (Tartu tn) - Piira rist, alternatiiv 2 (ida poolt Tartu maanteed)

Pajusti (Kitsekopli tn)-Vinni (Sõpruse tn)

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Rakvere (Rannapungerja tee)-Vetiku Piira elamualadest edasi

Vetiku-Mõdriku

Rakvere vald

I prioriteet: Rakvere (Näituse tn)-Põhjakeskus-Haljala kuni Päideni

Rakvere (Kreutzwaldi tn)-Lepna

Rakvere (Tammiku tn, Kalmistu tn)-Tõrma küla kuni Taaravainu külani

II prioriteet: Veltsi-Pahnimäe-Luha bussipeatus

Rakvere (Näituse tn)-Põhjakeskus-Haljala Päidest edasi

Põhjakeskus-ringtee-Tõrremäe elamuala

Rakvere (Jaama pst)-Hulja-Kadrina

Rakvere (Raudtee tn-Arkna tee)-Arkna

Lepna-Mädapea

Rakvere (Jaama pst)-ringtee-Tõrma rist

Rakvere (Palermo mets)-suusatunnel-Kõrgemäe

III prioriteet: Rakvere (Soolikaoja äärest)-Päide

Arkna tee-lihakombinaat

Rakvere (Tammiku tn, Kalmistu tn)-Tõrma küla Taaravainu külast edasi

Tõrma-Levala- Väike-Maarja

Mirdimäe tee

Rägavere vald

I prioriteet: Põlula-Ulvi

II prioriteet: Ulvi mõis-Kabala rdtj

III prioriteet: Ulvi-Mõedaku

8 Planeeringulahenduse elluviimine

8.1 Teemaplaneeringu rakendumiseks vajalikud tegevused ning koostöövajadus

Käesoleva teemaplaneeringuga täpsustatakse Rakvere linna ning Vinni, Rakvere ja Rägavere valdade üldplaneeringuid.

Teemaplaneeringu elluviimine toimub planeeringusse kaasatud omavalitsuste omavahelises koostöös, koostöös naaberomavalitsustega, eelkõige Rakvere linna ja Sõmeru vallaga, ning vastavate riiklike institutsioonidega. Vajalik on avaliku sektori ning asjassepuutuvate maaomanike omavaheline koostöö, eeskätt maade võõrandamisel. Planeeringu elluviimist rahastab avalik sektor erasektori ja Euroopa Liidu struktuurfondide abiga. Teemaplaneeringu rakendamisel tuleb arvestada kehtivate ja koostatavate teeprojektide ning eelprojektidega.

Planeeringu koostamise käigus selgunud tegevuste kooskõlastamise vajadus:

- Maaparandussüsteemi maa-alale kavandatava ehitise projekt või ühiseesvoolu reguleerimise kavatsus tuleb kooskõlastada Viru Maaparandusbürooga.
- Maaparandussüsteemi piiranguvööndisse jääva maa-ala siht- või kasutusotstarbe muutmise korral tuleb muudatus kooskõlastada Viru Maaparandusbürooga.
- Riigimaantee teekaitsevööndisse planeeritavate kergliiklusteede projektidele tuleb nõutada tehnilised tingimused Ida Regionaalselt Maanteeametilt ning valmis projekt täiendavalt kooskõlastada Maanteeametiga.
- Raudtee kaitsevööndisse kavandatavate või raudtee kaitsevööndit läbivate kergliiklusteede puhul tuleb enne planeeringu või projekti koostamist taotleda raudtee infrastruktuuri ettevõtjalt (AS EVR Infra) tehnilised tingimused ning neid järgida. Nimetatud juhtudel tuleb planeeringud ja projektid kooskõlastada Tehnilise Järelevalve Ametiga.
- Raudteega paralleelselt kulgeva ning raudteemaale jääva kergliiklustee puhul tuleb kergliiklustee projekteerimise faasis kooskõlastada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga raudteemaa jagamine, arvestusega, et raudteemaa uus piir jääks raudteest vähemalt 21 m kaugusele.
- Juhul, kui teemaplaneeringu järgi jääb kergliiklustee põhimõtteline asukoht mälestise kaitsevööndisse, tuleb kergliiklustee eelprojekti koostamise algusjärgus teha koostööd Muinsuskaitseametiga.
- Juhul, kui RMK maadele jäävate kergliiklusele mõeldud teede või muude looduses liikumiseks mõeldud radade rajamiseks on vaja teostada raietöid, laiendada teid vms, siis tuleb tegevus kooskõlastada RMK Lääne-Virumaa metskonnaga.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Käesolevas teemaplaneeringus kokku lepitud arengu ellu viimiseks on vajalikud järgmised tegevused:

- Uuringute läbi viimine, selgitamaks välja sobivaim raudteeületuskoht Rakvere-Kadrina suunale kavandatud kergliiklusteel raudteega paralleelselt kulgeval lõigul ning määramaks raudteeületuskoha lahendust (sama- või eritasandiline ülekäik);
- Uuringute läbiviimine ja hinnangulise maksumuse välja selgitamine muinsuskaitsealuse Piira silla restaureerimiseks ning kasutusse võtmiseks kergliiklustee osana;
- elektrivälja tugevuse ja magnetvoo tiheduse mõõtmine kavandatavate kergliiklusmarsruutide lõikudel, mis jäävad kõrgepingeliinide kaitsevööndisse (Vinni vallas Pajusti asulast lääne pool), ning hoiatavate siltide paigaldamine neile lõikudele;
- projekteeritavate kergliiklusteede ja terviseradade rajamiseks vajalike maade kasutamiseks kokkulepete sõlmimine;
- kergliiklusteede projektide koostamine;
- terviseradade projektide koostamine.

8.2 Täiendavate planeeringute ja projektide koostamise vajadus ja järjekord

Käesoleva teemaplaneeringuga on kokku lepitud kergliiklusteede, terviseradade ning kergliiklusmarsruutide kulgemine. Kavandatu reaalseks elluviimiseks tuleb eelnevalt koostada täpsemad projektid, sõlmida kokkulepped asjassepuutuvate maaomanikega ning võõrandada vajalikud maad.

Vajalik on koostada järgmised planeeringud ja projektid:

- projektid kergliiklusteede rajamiseks;
- Kõrgemäe terviseradade maa-ala detailplaneering;
- Vinni-Pajusti terviseradade projekt;
- Mõdriku-Mõedaku terviseraja projekt;
- Pahnimäe terviseraja projekt;
- Arkna terviseraja projekt;
- Kunda jõe äärse terviseraja projekt koos raudtee aluse tunneli projektiga.

Kergliiklusteede ja terviseradade projekteerimine ja rajamine võib toimuda üheaegselt; konkreetsete kergliiklusteede projekteerimisel ja rajamisel tuleks arvestada käesolevas

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

planeeringus kokku lepitud prioriteetidega ning lähtuda nendest kergliiklusteede rajamise järjekorra otsustamisel.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Lisad

Lisa 1: Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneeringu lähteseisukohad

Vinni, Rägavere ja Rakvere valla kergliikluse teemaplaneeringu eesmärgiks on Rakvere linna ümbruse kergliikluse planeerimine lähtuvalt elanike vajadustest ning ühtse võrgustiku kujundamise põhimõttest.

Koostatava teemaplaneeringu lähteseisukohad on:

- Vinni, Rägavere ja Rakvere valdade üldplaneeringutega kavandatava kergliiklusteede ning liikumisradade võrgustiku ühtlustamine ja täpsustamine, eelkõige Rakvere linna lähedases piirkonnas
- Kergliiklustee mõiste täpsustamine ning kergliiklusteede liigitamine lähtuvalt kasutusviisist ja -eesmärgist
- Kergliiklusteede rajamise tasuvuse ja teostatavuse analüüsimine, sh kavandatavate teede väljaehitamise prioriteetsuse määramine
- Kergliiklustrassidele sobivate asukohtade leidmine
- Kergliiklusteede iseloomu (teekate, märgistus) määramine
- Kergliiklusteede vajaduse, eeldatavate suundade ja iseloomu täpsustamiseks viiakse läbi küsitlus ettevõtjate, elanike ja koolilaste seas.

Lisa 2: Küsitlustulemuste kokkuvõte

Lisatud eraldi köitena.

Lisa 3: Kergliiklusele mõeldud teede lähedusse jäävate mälestiste loetelu

Järgnevalt on esitatud nimekirjad riikliku kaitse all olevatest mälestistest (kultuurimälestiste registrisse kantud alad ja objektid), mis jäävad olemasolevatest ning Vinni, Rakvere ja Rägavere valla kergliikluse teemaplaneeringuga kavandavatest kergliiklusteedest, terviseradadest ja kergliiklusmarsruutidest kuni 300 m kaugusele. Mälestiste nimekirjad on esitatud iga kergliiklusele mõeldud tee liigi kohta eraldi.

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

Mälestised, mis jäävad kuni 300 m kaugusele kergliiklusteedest:

Reg. nr.	Nimi
5781	Tõrma kalmistu
5800	Viru-Jaagupi kalmistu
5803	II maailmasõjas hukkunud tundmatu sõduri haud
5804	II maailmasõjas hukkunute ja terroriohvrite ühishaud
5805	Viru-Jaagupi Noorsoo Kasvatuse Seltsi kooli hoone
5806	Viru-Jaagupi kirikuaed
5807	Ferdinand von Wrangeli (1797-1870) haud
10343	Asulakoht
10345	Kalmistu
10348	Kultusekivi
10349	Kultusekivi
10353	Kivikalme "Sarapuumägi"
10354	Linnus "Kloodi Pahnimägi"
10355	Asulakoht
10357	Kivikalme
10358	Kivikalme
10359	Kultusekivi
10360	Kultusekivi
10362	Kultusekivi
10644	Asulakoht
10645	Kivikalme
10654	Kalmistu "Aburimägi"
10661	Kivikalme "Kabelimägi"
10662	Asulakoht
15744	Arkna mõisa peahoone
15745	Arkna mõisa park
15746	Arkna mõisa kivisild 1
15747	Arkna mõisa kivisild 2
15748	Arkna mõisa paistiigi maabumistrepp
15749	Arkna mõisa piirdemüürid
15750	Arkna mõisa kelder
15752	Arkna mõisa tallmeistri maja
15753	Arkna mõisa puutöökoda
15755	Arkna mõisa sepikoda-vankrikuur
15757	Arkna mõisa sõiduhobuste tall
15759	Jõekalda asunikutalu elamu
15760	Jõekalda asunikutalu ait-kuivati
15761	Jõekalda asunikutalu karjalaut
15772	Veltsi mõisa viinavabrik
15773	Veltsi mõisa meierei

15774 Veltsi mõisa kuivati
15775 Veltsi mõisa piirdemüürid
15989 Mõdriku mõisa sild
15993 Mõdriku mõisa tall
15996 Piira sild
15997 Vinni mõisa peahoone
15998 Vinni mõisa park
15999 Vinni mõisa jääkelder
16000 Vinni mõisa valitsejamaja
16001 Vinni mõisa kuur
16002 Vinni mõisa tall
16003 Viru-Jaagupi kirik
16004 Viru-Jaagupi kirikuaia piirdemüür
16005 Viru-Jaagupi kirikuaia kabel
16006 Viru-Jaagupi pastoraadi peahoone

Mälestised, mis jäävad kuni 300 m kaugusele terviseradadest:

Reg. nr.	Nimi
5801	Aleksander I ja Napoleoni sõdade mälestusmärk
10354	Linnus "Kloodi Pahnimägi"
10375	Linnus
10650	Kultusekivi
15744	Arkna mõisa peahoone
15745	Arkna mõisa park
15746	Arkna mõisa kivisild 1
15747	Arkna mõisa kivisild 2
15748	Arkna mõisa paistiigi maabumistrepp
15749	Arkna mõisa piirdemüürid
15750	Arkna mõisa kelder
15751	Arkna mõisa ait-kuivati
15752	Arkna mõisa tallmeistri maja
15753	Arkna mõisa puutöökoda
15754	Arkna mõisa hobusetall
15755	Arkna mõisa sepikoda-vankrikuur
15756	Arkna mõisa riistakuur
15757	Arkna mõisa sõiduhobuste tall
15758	Arkna mõisa karjalaut
15759	Jõekalda asunikutalu elamu
15760	Jõekalda asunikutalu ait-kuivati
15761	Jõekalda asunikutalu karjalaut
15986	Mõdriku mõisa peahoone
15987	Mõdriku mõisa park

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

15990 Mõdriku mõisa viinavabrik
15993 Mõdriku mõisa tall

Mälestised, mis jäävad kuni 300 m kaugusele kergliiklusmarsruutidest:

Reg. nr.	Nimi
5801	Aleksander I ja Napoleoni sõdade mälestusmärk
5803	II maailmasõjas hukkunud tundmatu sõduri haud
10343	Asulakoht
10344	Kalmistu
10347	Kultusekivi
10348	Kultusekivi
10349	Kultusekivi
10350	Kultusekivi
10351	Kultusekivi
10352	Kultusekivi
10368	Asulakoht
10369	Asulakoht
10370	Ohvriallikas
10372	Asulakoht
10376	Asulakoht
10378	Linnus
10379	Asulakoht
10380	Asulakoht
10382	Kivikalme
10383	Kivikalme
10384	Kivikalme "Kalmuvare"
10640	Asulakoht
10642	Kultusekivi
10643	Linnus
10644	Asulakoht
10646	Asulakoht
10650	Kultusekivi
10651	Kultusekivi
10655	Kääbaskalmistu "Kabelimägi"
10657	Rauasulatuskoht
10659	Kultusekivi
10660	Asulakoht
10662	Asulakoht
15764	Lasila mõisa teenijatemaja
15765	Lasila mõisa teenijatemaja
15768	Veltsi mõisa park
15770	Veltsi mõisa moonakatemaja 1

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism

15772 Veltsi mõisa viinavabrik
15773 Veltsi mõisa meierei
15774 Veltsi mõisa kuivati
15775 Veltsi mõisa piirdemüürid
15977 Inju mõisa peahoone
15978 Inju mõisa park
15979 Inju mõisa pargi purskkaev
15980 Inju mõisa ait 1
15981 Inju mõisa ait 2
15982 Inju mõisa riistakuur
15983 Inju mõisa kuivati
15984 Inju mõisa moonakatemaja
15985 Inju mõisa tõllakuur
15986 Mõdriku mõisa peahoone
15987 Mõdriku mõisa park
15989 Mõdriku mõisa sild
15990 Mõdriku mõisa viinavabrik
15991 Mõdriku mõisa karjalaut 1
15992 Mõdriku mõisa karjalaut 2
15993 Mõdriku mõisa tall
15994 Mõdriku mõisa kuivati
15997 Vinni mõisa peahoone
15998 Vinni mõisa park
15999 Vinni mõisa jääkelder
16000 Vinni mõisa valitsejamaja
16001 Vinni mõisa kuur

Rahastatud Islandi, Liechtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel
Supported by a grant from Iceland, Liechtenstein and Norway through the EEA Financial Mechanism and the Norwegian Financial Mechanism