

KERGLIIKLUSTEEDE VAJALIKKUS JA NENDE PLANEERIMINE PÕLTSAMAA (4P) PIIRKONDA



AS TEEDE TEHNOKESKUS
PMS GRUPP

**KERGLIIKLUSTEEDE VAJALIKKUS
JA NENDE PLANEERIMINE
PÕLTSAMAA (4P) PIIRKONDA**

Tööde teostajad:

Projektijuht: Tiit Kaal,
PMS-grupi projektijuht

Analüüs ja aruanne: Maret Jentson
PMS-grupi peaspetsialist
Luule Kaal
Infoosakonna juhataja

Tallinn
2007

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	3
ÜLDIST	5
KERGLIIKLUSTEE RAJAMISE NÕUDED	7
LÄHTEANDMED	10
KÜSITLUSE TULEMUSED	11
ELANIKKONNA PAIKNEMINE	14
LIIKLUS	17
LIIKLUSÕNNETUSED	19
PUHKEALAD JA TERVISHOID	21
4P PIIRKONNA ARENGUSUUNAD	23
TÖÖKOHAD, KOOLID, TEENINDUS	23
ÜHISTRANSPOORT	26
MAAKASUTUS	26
LIIKUMISSUUNAD	28
VALIKU TULEMUSED	34
KOKKUVÕTE	39

LISA 1. Põltsamaa 4P piirkonna elanikkonna küsitlusleht

LISA 2. Põltsamaa 4P piirkonna elanikkonna küsitluse tulemused

SISSEJUHATUS

Meie elukeskkonda iseloomustab aasta-aastalt suurenev autostumine ning sellega kaasnev keskkonna saastamine ja müra. Samas on võimalik osa autoliiklusest asendada kergliiklusega. Järjest enam on hakatud tähelepanu pöörama kergliiklusteede arengule ja ehitusele.

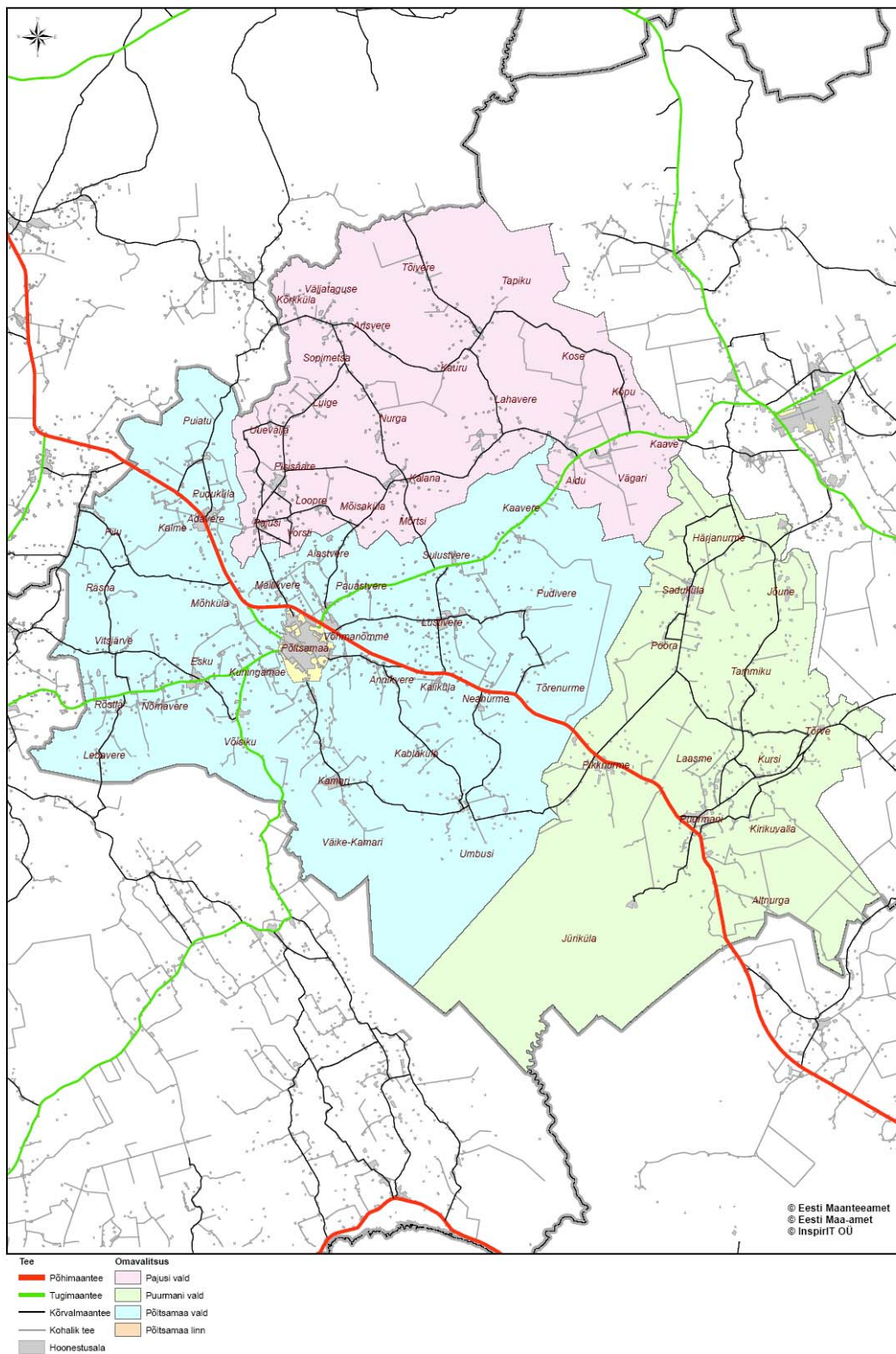
Käesolev aruanne on koostatud Põltsamaa Linnavalitsuse tellimisel AS Teede Tehnokeskuse poolt. Aruanne sisaldab Põltsamaa 4P piirkonda (vt. teemakaart 1) – Põltsamaa linn, Põltsamaa vald, Pajusi vald ja Puurmani vald – kergliiklusteede võrgustiku kujundamise, nende rajamise otstarbekuse ning prioriteetsuse analüüsi tulemusi.

Kergliiklusteede võrgustiku kujundamise eesmärgiks on ohutu ja efektiivse kergliikluse korraldamine arvestades erinevate piirkonna elanikkonna rühmade liikumisvajadusi. Käesoleva töö käigus koguti järgmiseid andmeid Põltsamaa 4P piirkonnast:

- elanikkonna paiknemine;
- töökohtade paiknemine;
- haridusasutuste paiknemine;
- teenidusettevõtete paiknemine;
- liikluse olukord (liiklussagedused ja liiklusõnnetused);
- kohalike elanike eelistused kergliiklusteede ning jalgrattaga liikumise osas;
- olukord ühistranspordi osas;
- juba olemasolevad kergliiklusteed.

Kogutud andmed analüüsiti ning saadud tulemuste põhjal koostati Põltsamaa 4P piirkonna võimalike liikumissuundade alusel kergliiklusteede võrgustik. Kuna rajamist vajav kergliiklusteede võrgustik on küllaltki mahukas ning seetõttu ka kallis, siis ei ole selle teostamine kindlasti reaalne ühes etapis. Seetõttu on kogu võrgustik jagatud erinevateks teelõikudeks ning kergliiklustee lõikudele on määratud ehituse järjekorra prioriteetsus, mis peaks olema suureks abiks omavalitsustele järgnevate tööde planeerimisel.

Põltsamaa (4P) piirkond



Teemakaart 1. Põltsamaa 4P piirkond

ÜLDIST

Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis aastateks 2003-2015 püstitatud ülesannete täitmiseks on ühe meetmena ette nähtud ka jalakäijate ja jalgratturitega toimuvate liiklusõnnetuste ja neis kannatanute arvu vähendamine liiklustehniliste ja liikluskorralduslike vahenditega. Üheks tähtsaimaks liiklusohutuse parandamise töövaldkonnaks on sealjuures jalgratturite ja jalakäijate ohutuse suurendamine kergliiklusteede planeerimise ja rajamisega.

Ühistranspordi kvaliteet ja kergliikluse turvalisus peegeldab linna üldist elukvaliteeti. Ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamine on oma olemuselt sotsiaalselt õiglasem kui autokeskne arendamine, sest sellest saavad kasu ka lapsed, noored, vanurid ja kõik need, kellel ühel või teisel põhjusel ei ole võimalik või puudub tahtmine autot kasutada.

Jalgratta valimist liiklusvahendiks mõjutavad:

- kasutaja omadused
 - o vanus;
 - o sugu;
 - o tervislik seisund;
 - o jalgratta või auto omamine;
 - o sissetuleku tase;
 - o suhtumine jalgrattaliiklusesse;
- liiklustehnilised seigid
 - o jalgrattateede võrgu olemasolu ja seisund;
 - o teekonna pikkus;
 - o ühistranspordi võimalused ja teenindustase;
- keskkonna tingimused
 - o aastaaeg;
 - o ilmastik;
 - o linna struktuur;
 - o avalik arvamus;
 - o jalgrattateede populaarsus.

Täpsed andmed selle kohta, kui palju omatakse jalgrattaid, Eestis puuduvad, eeldatavalt on see vahemikus 70-150 jalgratast 1000 elaniku kohta. Võrdluseks võib

tuua meie põhjanaabrid soomlased, kus 1000 elaniku kohta on 700 jalgratast. Soomes toimub 12-14% töölesõitudest jalgrattal, Eesti kohta andmed puuduvad ja kergliiklusteede kasutamist on üldse seni väga vähe uuritud.

Jalgratta kasutamine tööle või kooli minekuks on üks tähtsamatest rahvatervishoiu ja rahvamajanduse edendamise tuleviku eesmärkidest. Teekonna otsesus ja sujuvus, turvalisus, piisav valgustus, meeldivad vaated ja kergliiklusteede korrashoid mõjutavad mil määral jalgrattaga sõit või jalgsi kõndimine valitakse tööle/kooli minekuks. Aktiivsed tervisesportlased ja tööle ruttajad soovivad kiireid ning katkematuid marsruute.

Kergliiklusteede olukorra parandamine ning jalakäimise ja jalgrattaga sõitmise edendamine täidavad keskkonnasõbraliku liikluskorralduse üldisi eesmärke. Vajalikud investeeringud on võrreldes saadavate otseste ja kaudsete tuludega suhteliselt väikesed ning need edendavad sotsiaalset võrdõiguslikkust, säästavad elukeskkonda ja loodusvarasid.

KERGLIIKLUSTEE RAJAMISE NÕUDED

Teede ja sideministri 28. septembril 1999.a. vastu võetud määrusega nr. 55 „Tee projekteerimise normid ja nõuded“ on kehtestatud jalgteede (sel ajal ei olnud mõiste kergliiklustee veel kasutusel) projekteerimisele algjärgnevad üldnõuded:

- jalgteede vajadus tuleb kindlaks määrata lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse lubatud piirkiirusest;
- kiirteega paralleelselt kulgevalt jalgteelt tuleb tõkestada jalakäijate ja jalgratturite võimalik pääs kiirteele.

Jalgteede lahendus peab:

- tagama kergliikluse ohutud ühendused, mis on üheselt mõistetavad, meeldivad, loomulikud ja sujuvad;
- arvesse võtma hooldusnõuded;
- tagama ka väheste liiklusteadmistega laste ohutu liiklemise;
- arvestama eri kasutajarühmade, näiteks invaliidide liikumise iseärasusi;
- tagama, et jalgteede kvaliteet kõrval asuva sõiduteega võrreldes oleks ligikaudu sama või parem, mis tagab jalgteede kõrge kasutustaseme.

Lähestikku paiknevate asulate vahele on soovitatav rajada neid ühendav jalgteede. Jalgteede kasutamine peab olema lihtne ja mugav ega tohi põhjustada asjatuid ringsõite (ja -käike). Vältida tuleb üleminekuid ühelt sõidutee poolelt teisele. Üldjuhul on soovitatav rajada mõlemasuunalise liiklusega jalgteed ühele poole maanteed. Kahepoolne jalakäijate ja jalgratturite ühistee tuleks rajada, kui:

- külgetõmbeobjektid paiknevad mõlemal pool teed;
- kasutada olev maa-ala on küllaldase laiusega.

Tabel 1. Jalgteede vajadus sõltuvalt ennustuslikust liiklussagedusest ja lubatud projektkiirusest.

Autoliikluse liiklussagedus autot/ööpäevas	Jalgratturite ja jalakäijate liiklussagedused ((JR+JK)/ööp.) erinevate autoliikluse projektkiirustel, km/h		
	≤ 60	80	> 80
< 500	-	300	200
500-1500	400	250	200
1500-3000	300	200	150
3000-6000	250	150	150
> 6000	200	150	100

Eesti standardis EVS 843:2003 Linnatänavad on kergliiklusteede kohta kehtestatud järgmised nõuded:

- kergliiklusteede võrk peab moodustama ühtse terviku;
- kergliiklusteede võrgu liigid ja osad on
 - o põhivõrk – ühendab äärelinna linnakeskusega ja teenindab peamiselt jalgratta- ning mopeediliiklust, mõeldud pikemate ja kiiremate ühenduste jaoks;
 - o jaotusvõrk – teenindab kõrvutiasetsevate linnaosade vahelist kergliiklust ja tagab kohaliku võrgu ühenduse põhivõrguga, jalgsiliikumise osa on märkimisväärne;
 - o kohalik võrk – teenindab linnaosa sisest kergliiklust, tagab ühenduse valdavalt jaotusvõrguga, jalgsiliikumise osa on domineeriv;
 - o jalgrada – teenindab jalgsi, jalgrattal või suuskadel toimuvat liiklust, võib olla osa kergliiklusteede jaotusvõrgust;
 - o jalgrattarada – on autoliikluse sõiduradadega külgnev jalgratturitele mõeldud omaette sõidurada, mis teenindab jalgratta- ning mopeediliiklust.
- autoliiklusest eraldatud kergliiklustee lahendus peab:
 - o tagama kergliikluse ohutud ühendused, mis on üheselt mõistetavad, meeldivad, loomulikud ja sujuvad;
 - o arvesse võtma hooldusnõudeid;
 - o tagama ka väheste liiklusteadmistega laste ohutuse;
 - o arvestama eri kasutajarühmade, näiteks puuetega inimeste liikumise iseärasusi;
 - o tagama, et kergliiklustee kvaliteet võrreldes kõrval asuva sõiduteega oleks ligikaudu sama või parem, mis tagab kergliiklustee kõrge kasutustaseme.

Põhi- ja jaotusvõrgu planeerimise aluseks on jalgrattaliikluse nõuded, mille tulemusena tee täidab hästi ka muude kasutajarühmade nõudeid:

- autoliiklusest eraldatud sujuvad ja ühtlase kvaliteediga ühendused äärelinna osade ja linnakeskuse vahel;
- turvalised lõikumised, kus jalgratturite viivitusi püütakse vähendada;
- sujuvad tõusud ja plaanikõverikud;
- piisav nähtavus;
- selge teemärgistus;

- hea valgustus;
- tasane, kõva ja kare kate;
- meeldiv ümbrus, kaitstus pritsimise ja muude kahjustuste eest;
- korralik hooldus ka talvel.

Kohaliku võrgu kergliiklusteed võivad sageli kulgeda autoliiklusega ühisel sõiduteel. Kui jalgrada on kergliiklustee põhivõrgu osa, peab see täitma põhiteele esitatavaid nõudeid. Mujal võib jalgrada jälgida vabamalt maastikku, ta võib olla kitsam kui kergliiklustee ja ka lihtsama katendiga.

Põhikergliiklusteel tuleb jalakäigu- ja jalgrattaliiklus alati eraldada autoliiklusest, kui liiklussagedus on $AKÖL > 1500$ autot ööpäevas. Eraldamine toimub tavaliselt eraldusriba abil, linnakeskuses ka äärekivi või piirde abil. Kergliiklustee on enamasti kahe-suunaline ja mõeldud ühiseks kasutamiseks nii jalakäijatele kui ka jalgratturitele. Jalgrattarada on üldjuhul otstarbekas kavandada ühesuunalisena, ainult ühesuunalise autoliiklusega tänaval võib jalgrattarada olla ka kahe-suunaline.

Jalakäijate ja jalgratturite liiklus tuleb omavahel eraldada, kui:

- kergliiklusteed kasutatakse kiireteks ning pikkadeks jalgratta- ja mopeedisõitudeks, kuid teel on ka jalakäijad, kelle ohutus nõuab eraldamist (lapsed, vanurid, vaegliiklejad);
- jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus on suur (kokku > 2000 inimest ööpäevas).

Kergliiklusteede arvu ja asukoha valikul tänava ristprofiilis tuleb lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- põhi- ja jaotustänavatel peab kergliikluustrass olema pidev;
- kergliiklustee võib paikneda põhi- ja jaotustänavade ristprofiilis sõiduteest ainult ühel pool, kui maakasutus on vaid ühel teepoolel või kahepoolne maakasutus tekitab vähe kergliiklust ja seda on võimalik ohutult korraldada;
- kergliiklusteed ei tohi kavandada hoone sissepääsule ja hoovivärvale lähemale kui 2 m.

Kui kahepoolne maakasutus tekitab piisavalt kergliiklust (>1000 inimese ööpäevas), tuleb kergliiklustee kavandada sõidutee mõlemale poole.

LÄHTEANDMED

Kergliiklusteede vajalikkuse määravad kergliiklusteede potentsiaalsed kasutajad. Kergliiklusteede vajalikkusest ülevaate saamiseks Põltsamaa 4P piirkonnas oli esmaseks ülesandeks lähteandmete kogumine. Oluline informatsioon on aga küllaltki spetsiifiline ning kohati raskesti kättesaadav või puudub täielikult. Puudub statistika, kui palju inimesed liiguvad jalgrattaga või jalgsi, missugune on olukord enne kergliiklustee olemasolu ja kuidas see muutub peale kergliiklustee rajamist, missugused on suuremad mõjutegurid, mis määravad kergliiklustee kasutamise intensiivsuse ja vajalikkuse.

Analüüsi tegemisel kasutati järgmisi kogutud andmeid ja andmekogumeid:

- elanikkonna küsitlus jalgrattakasutuse aktiivsuse ja seda takistavate asjaolude hindamise kohta;
- elanike paiknemine 4P piirkonnas (suuremad asustatud punktid, elanikkonna vanuseline jagunemine);
- 4P piirkonnas asuvad suuremad ettevõtted, haridusasutused, teenindustevõtted, tervishoiuasutused ja nende paiknemine;
- 4P piirkonnas asuvad puhkealad ja vaba aja veetmise kohad;
- 4P piirkonna liikluse olukord (liiklussagedused ja liiklusõnnetused);
- ühistranspordi olemasolu 4P piirkonnas;
- olukord maakasutuse osas.

Nagu juba eelnevalt öeldud, on vajalik lähteandmestik raskesti kättesaadav või puudub täielikult. Sel põhjusel võib ka mõni analüüsi vajav osa jääda teostamata või osaliselt teostatavaks.

Käesoleva tööga ei olnud võimalik täielikult lahendada Põltsamaa linna kergliiklusteede võrku, sest puuduvad andmed linna teede ja tänavate liiklussageduse kohta. Linna teede ja tänavate liiklussageduse uuring ja analüüs on linnale vajalik ka teede ja tänavate haldamisel ning remontide planeerimisel ja teehoiukava koostamisel.

Põltsamaa 4P piirkonnas alustati lähteandmestiku kogumisel elanikkonna küsitlusega. Koostöös kohalike omavalitsustega väljastati küsitluslehed (lisa 1) enamusele piirkonna ettevõtetele ja asutustele. Täidetud küsitluslehti saadi tagasi

536 tükki. Üldised kokkuvõtted küsitluselt saadud vastustest on toodud lisa 2. Piirkonniti olid kõige aktiivsemad küsitlusele vastajad Põltsamaa linna elanikud ja töötajad, kõige vähem saadi täidetud ankeete tagasi Puurmani vallast.

Kergliiklusteede asukoha valikutel on olulisteks teguriteks:

- piirkonna infrastruktuur (suuremad ettevõtted ja nende paiknemine, teenindusasutused ja koolid, elanike paiknemine) ning sellest tulenevad liikumissuunad;
- liikluse ja transpordi olukord (liiklussagedused, liiklusõnnetused sh. õnnetused jalakäijate ja jalgratturitega, ühistransport);
- turismi- ja puhkealade asukohad;
- piirkonna arengukavad aktiivse vaba aja veetmise kohtade arendamiseks;
- maakasutus.

Vajaliku lähteinformatsiooni kogumine ettevõtete ja teenindusasutuste ning elanike, liikluse ja turismi kohta toimus koostöös kohalike omavalitsustega. Lisaks kasutati ka muid avalikus kasutuses olevaid informatsiooniallikaid:

- Statistikaamet;
- Turismi ja ühistranspordi kohta informatsioon Internetis;
- kohalike omavalitsuste arengukavad;
- Teeregistri andmebaas.

Kergliiklusteede planeerimine ja konkreetsete trasside valik on tihedalt seotud maakasutuse küsimustega. Antud töö eesmärk oli leida võimalikud ja enim vajalikud kergliiklusteede suunad analüüsi piirkonnas. Täpsema kergliiklustee trassi asukoha valikut ja sellega seotud maakasutuse küsimusi antud töös käsitletud ei ole. Seda probleemi on võimalik lahendada juba detailsemate planeeringute ning kindla kergliiklustee projekteerimise käigus.

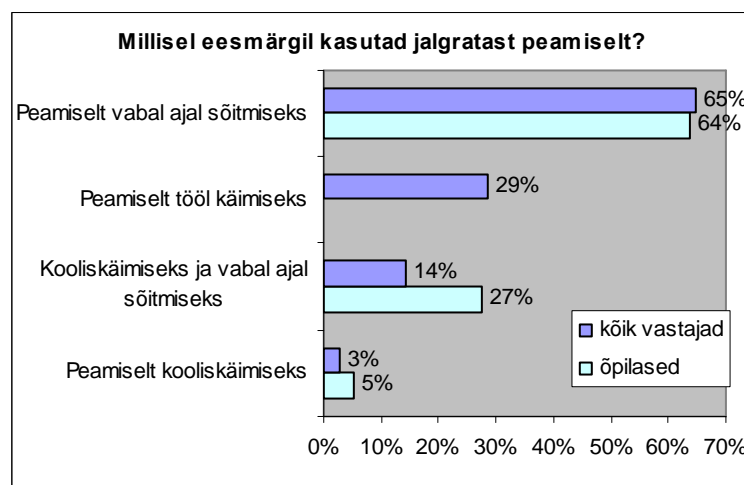
KÜSITLUSE TULEMUSED

Kergliiklusteede kasutajateks on piirkonna kohalik elanikkond ja teede kasutamise aktiivsus sõltub elanikkonna vajadustest ja kergliiklustee asukoha vastavusest olemaolevatele vajadustele. Elanike üldistest vajadustest, hinnangutest ja soovidest kergliiklusteede osas ning liiklemise ja liikumisvajaduste kohta andis ülevaate korraldatud küsimustik. Küsimustik oli suunatud põhiliselt ettevõtetesse, asutustesse

ja koolidesse. Küsimustiku tulemustes (lisa 2) ei kajastu pensionieas elanike arvamusi.

4P piirkonnas on hetkel olemas küll üksikud kergliiklusteede lõigud Põltsamaa linnas, Põltsamaa linna piirist Väike-Kamaris asuva Põltsamaa Ametikoolini ja Puurmani alevi ning Tallinna maantee vahel, kuid piirkonnas puudub ühtne kergeliiklusteede võrgustik. Samas aga näitasid küsitluse tulemused, et hoolimata turvalise liiklemiskeskonna puudumisest on vaadeldavas piirkonnas väga suur hulk jalgratastega sõitjaid, ligi 60% küsitletutest. Päevas jalgrattal läbitav kilometraaz on keskmiselt 6 km.

Kergliiklusteede tulevikus kasutamise efektiivsust saab ennustada mingis osas ka hetke olukorda arvestades. Kergliiklusteede kasutajad on jalakäijad, jalgratturid, rulluisutajad, rulasõitjad jt. Väljastatud küsimustikus oli rõhuasetus jalgratturitele, sest antud piirkond hõlmab enda alla suurema ala ja nende teede kasutajatest suurema osa moodustavad ilmselt jalgratturid.

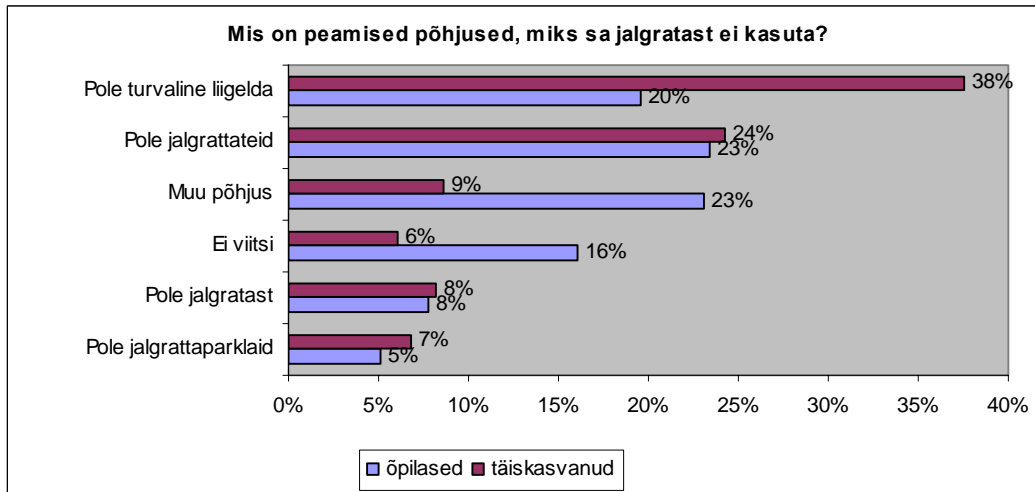


Graafik 1 Jalgratta kasutamise eelistused küsitletute seas

Küsitluse tulemusena selgus, et enamik inimesi kasutavad jalgratast põhiliselt vabal ajal sõitmiseks (graafik 1). Õpilased üldiselt koolis käimiseks jalgratast ei kasuta. Põhjuseks toodi välja väga lühike periood, millal on üldse võimalik jalgrattaga koolis käia.

Samas üldise jalgratta mittekasutamise põhjusena hindas enamus vastajaist jalgrattateede puudumist ja ohtlikku liikluskeskonda (graafik 2). Üle 70% küsitlusele

vastanutest hakkaksid kasutama jalgratast kergliiklusteede olemasolul. Hinnanguliste kogemuste põhjal võib öelda, et kergliiklustee liiklemiseks avamisega tõuseb tunduvalt kergliiklejate osakaal piirkonna elanikkonna hulgas, aktiivsemalt hakatakse tegelema tervisespordiga.



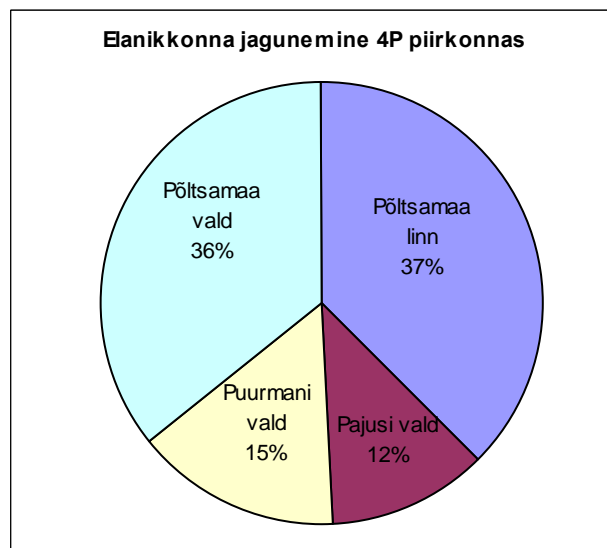
Graafik 2. Jalgratta mittekasutamise põhjused küsitletute seas

Küsitluse tulemustest võib välja tuua järgmised üldise jooned:

- jalgratast kasutab juba praeguste liikumistingimuste juures suur osa 4P piirkonna elanikkonnast;
- jalgratta mittekasutamise peamisteks põhjusteks on turvalisuse ja kergliiklusteede puudumine;
- väga suures osas kasutatakse jalgratast vabal ajal (~65% kõikidest küsitletutest);
- tööealise elanikkonna hulgas kasutatakse jalgratast tööl käimiseks üsna aktiivselt (~55%);
- kindel poolehoid on sellistele kergliiklusteedele, mis on sõiduteest eraldatud või mis on suunatud vähese liiklussagedusega kõrvaltänavatele ja –teedele;
- kergliiklusteede kasutamise ajalisel pikenedes sügisel ja kevadel peeti oluliseks nende teede valgustatust;
- jalgrattaparklate võimalike asukohtade järjestus tähtsuse järjekorras on kaubanduskeskus, kool-töö, bussijaam, kultuurikeskus, haigla;
- seniseid jalgrattaga liiklemise tingimusi peeti halvaks ja samas arvasid vastajad, et kergliiklusteede olemasolul hakkaksid inimesed jalgratastega sõitma aktiivselt ka halvemate ilmastikutingimuste puhul. Seda eeldusel, et kergliiklusteed on hooldatud.

ELANIKKONNA PAIKNEMINE

Kergliiklusteede suundade määramisel tuleb arvestada elanikkonna paiknemist ja nende liikumisvajadust analüüsitavas piirkonnas. Üle kolmandiku kogu 4P piirkonna elanikkonnast asub Põltsamaa linnas, kõige vähem elab inimesi Pajusi vallas. Pajusi vallas on elanikkonna paiknemine koondunud kahte piirkonda: Kalana-Pisisaare ja Vägari-Aidu. Puurmani valla territooriumil on suurema asustusega punktid Puurmani, Pikknurme ja Saduküla-Härjanurme. Põltsamaa vald on rõngasvald ümber Põltsamaa linna. Põltsamaa valla territooriumil on elanikkond jaotunud ühtlasemalt, suuremad keskused on Adavere, Lustivere, Esku ning Võisiku. Elanikkonna jagunemine Põltsamaa 4P piirkonnas on toodud graafikul 3.



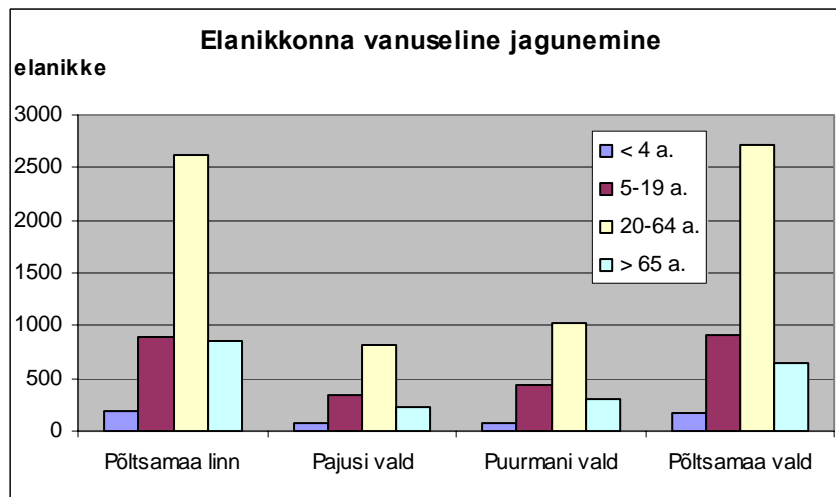
Graafik 3. Elanikkonna jagunemine Põltsamaa 4P piirkonnas

Elanikkonna erinevad vanuserühmad kasutavad kergliiklusteid liiklemiseks erinevatel eesmärkidel. Piirkonna elanikest 75-80% moodustavad inimesed vanuses 5-64 aastat, pensioniealiste inimeste osakaal on 14-18%. Teiste 4P piirkondadega võrreldes on kooliealise elanikkonna osakaal kõige väiksem Põltsamaa linnas (19%), suurim on tööealise elanikkonna osakaal Põltsamaa vallas (60%) ning pensioniealise elanikkonna osa Põltsamaa linnas (18%), kuid erinevused erinevate valdade vahel ei ole määravalt suured.

Suur osa elanikest asub vaadeldava 4P piirkonna keskuses Põltsamaa linnas. Suurema elanike arvuga külad ja alevikud on samuti koondunud enamuses

Põltsamaa linna ümbrusesse, ehk siis Põltsamaa valda. Suurema elanike arvuga külad 4P piirkonnas on:

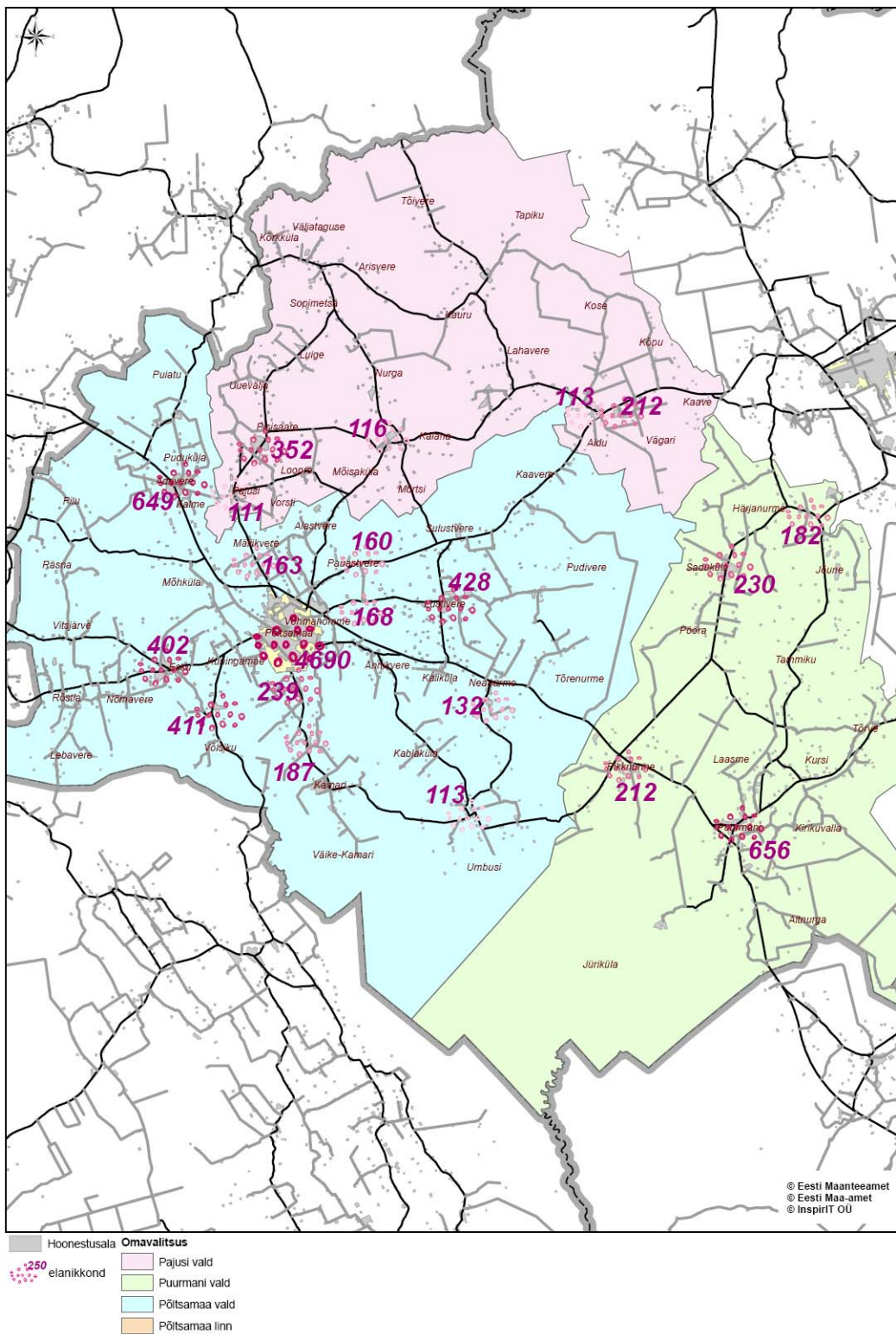
- Puurmani, Puurmani vald – 656 elanikku;
- Adavere, Põltsamaa vald – 649 elanikku;
- Lustivere, Põltsamaa vald – 428 elanikku;
- Võisiku, Põltsamaa vald – 411 elanikku;
- Esku, Põltsamaa vald – 402 elanikku;
- Pisisaare, Pajusi vald – 352 elanikku;
- Väike-Kamari, Põltsamaa vald – 239 elanikku;
- Saduküla, Puurmani vald – 230 elanikku;
- Vägari, Pajusi vald – 212 elanikku;
- Pikknurme, Puurmani vald – 212 elanikku;



Graafik 4. Elanikkonna vanuseline jagunemine Põltsamaa 4P piirkonnas

Elanikkonna vanuseline jagunemine 4P piirkonna valdades on toodud graafikul 4 ning elanikkonna paiknemine Põltsamaa 4P piirkonnas on toodud teemakaardil 2.

**Põltsamaa (4P) piirkond
Teemakaart elanikkond**



Teemakaart 2. Põltsamaa 4P piirkonna elanikkonna paiknemine

LIIKLUS

Kergliiklusteede asukoha valikul on olulise mõjuga liikluse olukord piirkonnas. Ideaalolukorras oleks mõistlik rajada kergliiklustee autoteedest ja tänavatest eraldi, kuid see ei ole alati võimalik ega ka otstarbekas. Maanteega koos või segaliiklusega kergliiklusteed võivad olla teedel ja tänavatel, kus sõidukite liiklussagedus on väga väike või on nende liikumine ja liikumiskiirus mingil moel piiratud. Suure liiklussagedusega teede ja tänavate juures ei ole selline lahendus aga mõeldav ning seal on vajalik iseseisva või eraldusribaga iseseisva kergliiklustee rajamine.

Liiklussageduse ja liiklusõnnetuste olukorda piirkonnas oli võimalik hinnata riigimaanteede osas Teeregistri andmete alusel. Piirkonda läbib kogu Eesti üks suurema liiklussagedusega maantee nr. 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa. Liiklussagedus sellel maanteel on vaadeldavas piirkonnas 5000-6000 autot/ööpäevas. Maantee läbib Põltsamaa vallas üht suurema elanike arvuga tiheasustusala Adaveres. Maantee puudutab ka Põltsamaa linna piire ning Puurmani aleviku piire. Teised suurema liiklussagedusega suunad 4P piirkonnas on:

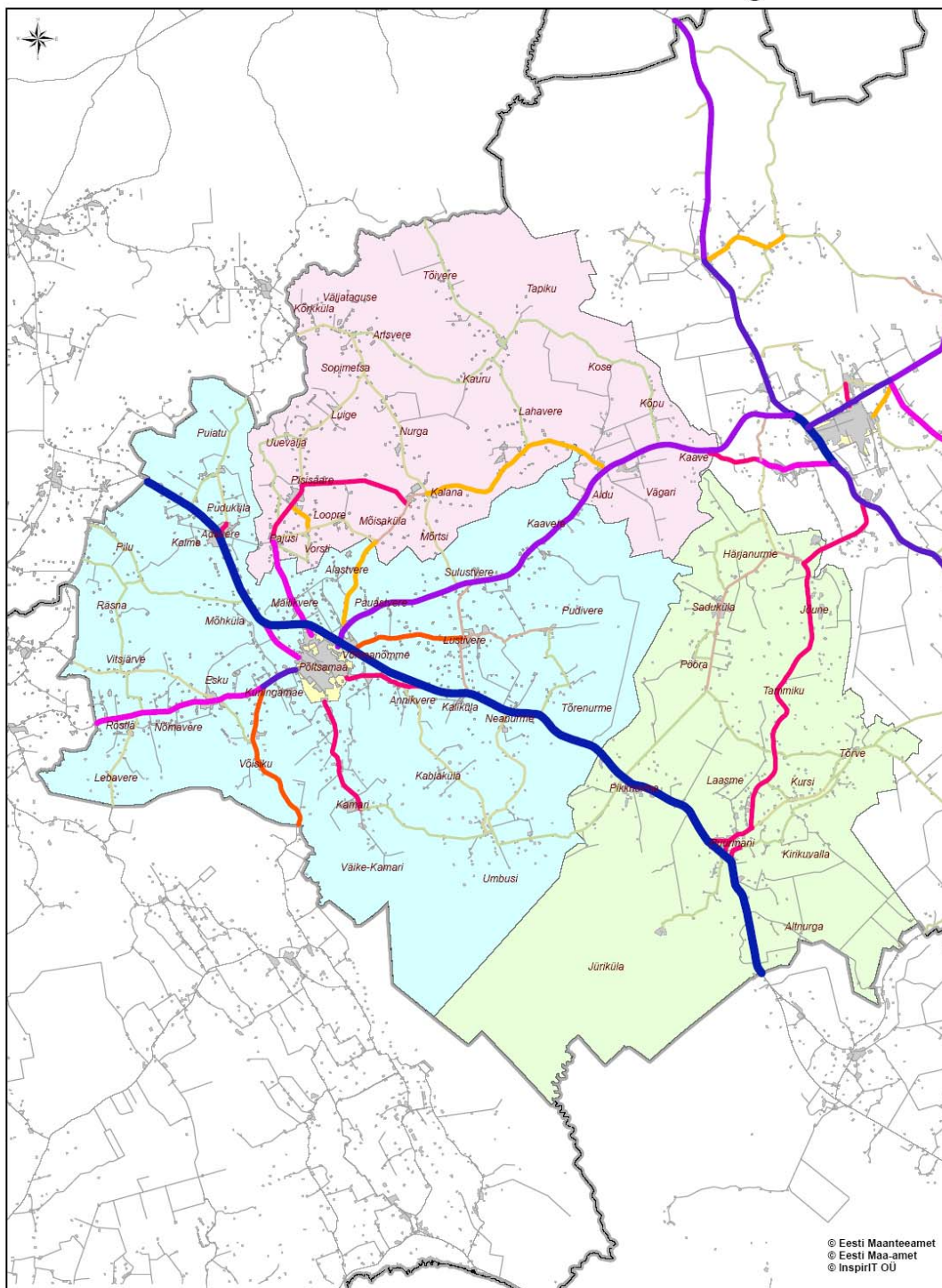
- Põltsamaa – Kuningamäe suund, liiklussagedus pisut üle 2000 auto/ööpäevas;
- Põltsamaa – Jõgeva suund, liiklussagedus 1500-2000 autot/ööpäevas;
- Põltsamaa – Pajusi, Põltsamaa – Mõhküla ja Kuningamäe – Võhma suunad, liiklussagedus 1000-1500 autot/ööpäevas;
- Põltsamaa – Annikvere, Põltsamaa – Väike-Kamari, Põltsamaa – Mõhküla, Pajusi – Pisisaare ja Puurmani – Jõgeva suunad, liiklussagedusega 500-1000 autot/ööpäevas.

Põltsamaa linna teede ja tänavate kohta liikluse uuringut pole teostatud ja seetõttu ei ole ka neid andmeid võimalik kasutada.

Kergliiklusteede planeerimisel ja nende rajamisel ei ole täielikult võimalik vältida Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed, kuid soovitav on võimaluse korral seda kindlasti teha Pajusi tee ristmikust kuni Lustivere tee või Annikvere ristmikuni.

Põltsamaa 4P piirkonna riigimaanteede liiklussageduse andmed on toodud teemakaardil 3 "Liiklussagedused".

Põltsamaa (4P) piirkond Liiklussagedused



Teemakaart 3. Põltsamaa 4P piirkonna riigimaanteede liiklussagedused

LIIKLUSÕNNETUSED

Oluliseks sotsiaalseks kaotuseks ühiskonnas on liiklusõnnetuste tagajärjel vigastatud või hukkunud inimesed. Liiklusõnnetuste tagajärjel tekkiv majanduslik kahju on suur. Kahju suuruseks võib arvestada ühe liiklusõnnetuses hukkunud inimese kohta 12-13 miljonit krooni (TTÜ Teedeinstituudi uurimustöö “Liiklusõnnetuste majandusliku kahju määramine”, Maano Koppel, Tallinn 2005). Inimeste vigastused jalakäijate ja jalgratturitega toimunud liiklusõnnetustes on reeglina rasked ja keskmiseks vigastatu kahju suuruseks võib arvestada 1 miljon krooni/vigastatu. Kahjude vähendamiseks on vaja rakendada liiklusohutust parandavaid meetmeid. Otseselt viitavad kergliiklusteede vajadusele liiklusõnnetused jalakäijate ja jalgratturitega.

Põltsamaa 4P piirkonnas toimunud liiklusõnnetused on näha teemakaardil 4 “Liiklusõnnetused” (puuduvad Põltsamaa linnas toimunud õnnetused). Väljavõte on tehtud Teeregistri andmebaasist (riigimaanteedel Põltsamaa vallas, Puurmani vallas ja Pajusi vallas) ning Maanteeameti kasutuses olevast Eesti Politsei andmebaasist (Põltsamaa linnas) seisuga oktoober 2007.a. Antud perioodil on Pajusi, Põltsamaa ja Puurmani valla riigimaanteedel ning Põltsamaa linna teedel ja tänavatel oma elu kaotanud 15 ning vigastada saanud 64 jalakäijat ja jalgratturit (vt. tabel 2). Arvestades liiklusõnnetustega tekkinud kahjude ühikhindasid on ligikaudne majanduslik kahju aastas orienteeruvalt 20-25 miljonit krooni.

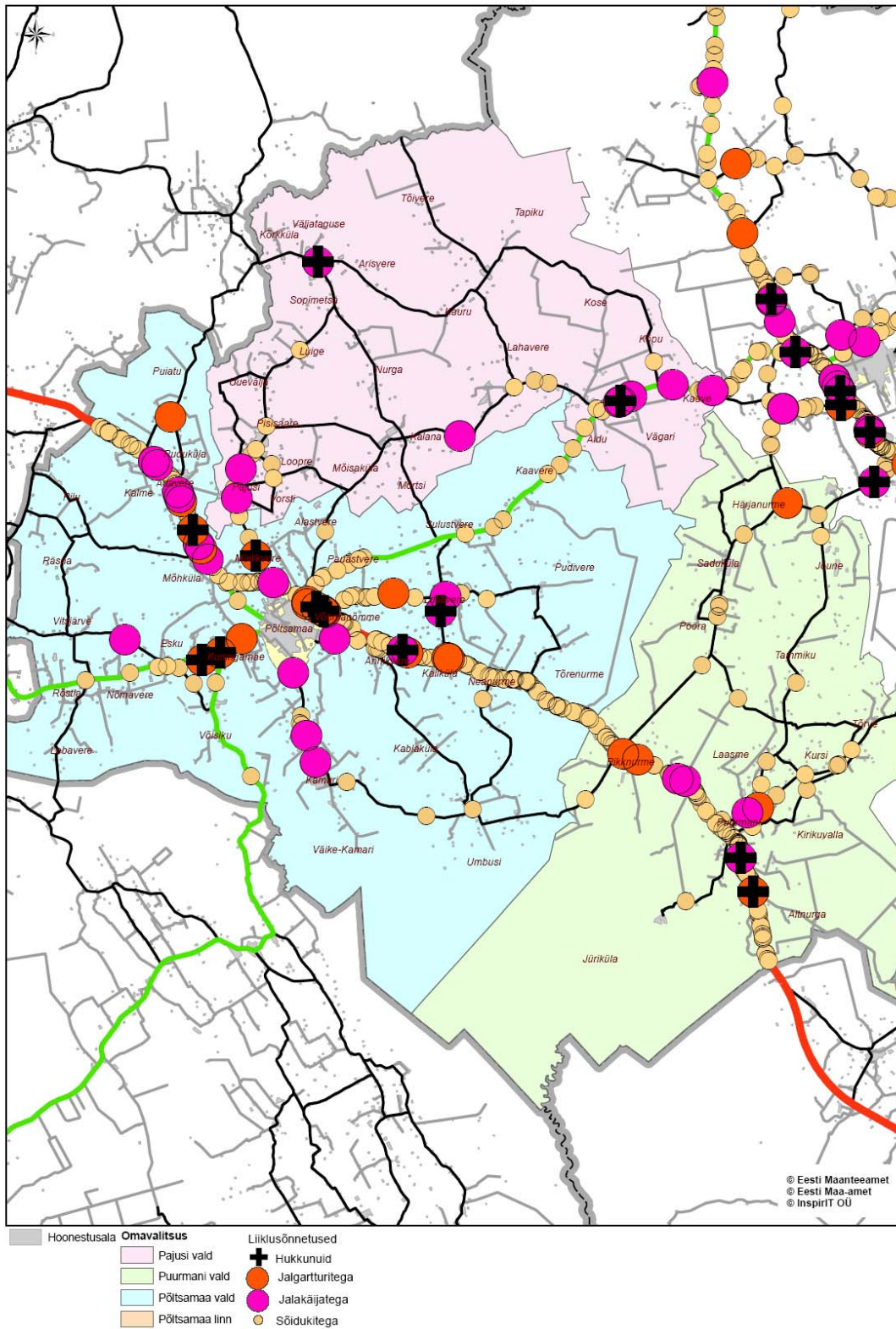
Tabel 2. Jalakäijate ja jalgratturitega juhtunud liiklusõnnetused perioodil 1996 - oktoober 2007

Õnnetuse liik	vald	Liiklusõnnetused		
		Õnnetustes osalenud inimesi	Sealhulgas	
			vigastatuid	Hukkunuid
Jalakäija				
	Pajusi vald	11	7	2
	Puurmani vald	9	5	1
	Põltsamaa linn	19	11	1
	Põltsamaa vald	22	12	3
	KOKKU	63	35	9
Jalgratas				
	Pajusi vald	-	-	-
	Puurmani vald	9	3	1
	Põltsamaa linn	29	15	-
	Põltsamaa vald	31	11	5
	KOKKU	69	29	6
	KOKKU õnnetusi	132	64	15

Liiklusõnnetuste vähendamiseks jalakäijate ja jalgratturitega on vaja luua liiklejatele alternatiivsed liikumisvõimalused, mis tagaksid nende eraldatuse teistest sõidukitest. Kergliiklusteede rajamine parandab liiklusohutust ning nende teede rajamise

majanduslikku põhjendatust näitab hukkunute ja vigastatute tõttu ühiskonnale tekkinud majanduslik kahju.

Põltsamaa (4P) piirkond Liiklusõnnetused



Teemakaart 4. Põltsamaa 4P piirkonna riigimaanteeade liiklusõnnetused

PUHKEALAD JA TERVISESPORT

Kergliiklusteede asukohtade valiku määravad elanike põhilised liikumissuunad. Peamised liikumissuunad võib jagada eesmärgi põhiselt nelja suuremasse rühma, mis on järgmised:

- kodu – vaba aeg, tervisesport – kodu;
- kodu – töökoht – kodu;
- kodu – teenindus, kaubandus – kodu;
- kodu – kool – kodu.

Kergliiklusteid kasutatakse kõige enam vaba aja veetmisel. Üks vaba aja veetmise viise on kohaliku piirkonna puhkealade külastamine, tervisespordiga tegelemine jmt. Vähem külastab kohalik elanik piirkonna turismiobjekte.

Põltsamaa 4P piirkonna peamised puhkealad on Kamari järve puhkeala ja Kõpu veehoidla puhkeala ning mingil määral veel Lustiveres Umbusi jõe ujumiskoht. Nende kohtade külastatavus on eriti suur suveperioodil. Kamari paisjärv ja Kõpu veehoidla on aktiivse kasutusega supluskohad, Kõput külastavad ka Jõgeva linna elanikud.

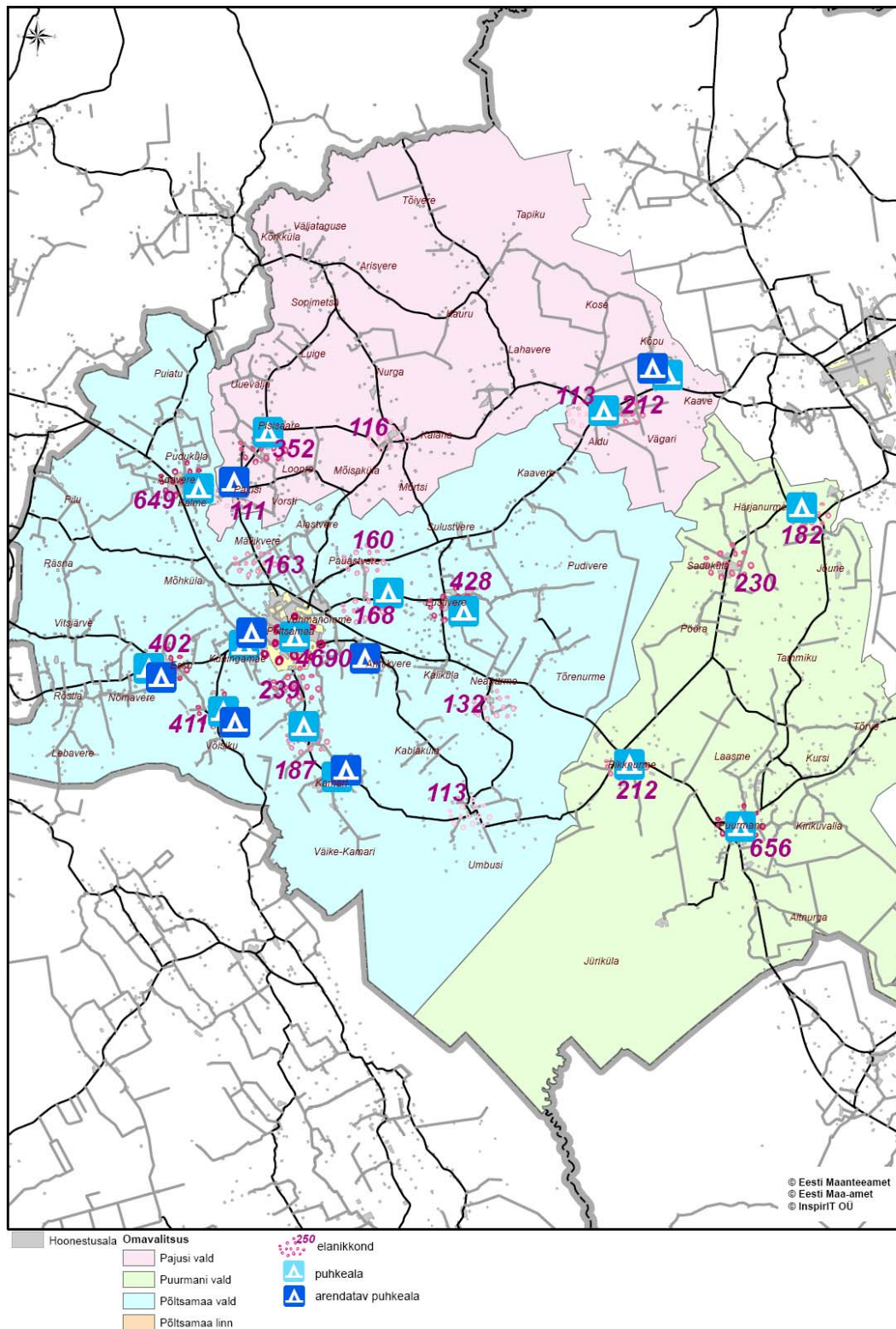
Aktiivse puhkusega ja tervisespordiga saab piirkonnas tegeleda järgmistes kohtades:

- Põltsamaa vald – Adavere (staadion, võimla, jõusaal), Esku (võimla, staadion), Kuningamäe (terviserada, kardirada), Lustivere (võimla, staadion, jõusaal), Väike-Kamari, Kamari, Võisiku, Alastvere (paintball);
- Puurmani vald - Puurmani (staadion);
- Pajusi vald – Pisisaare (spordiväljak), Aidu (spordiväljak).

Kultuuriürituste toimumise kohtadest võib ära märkida järgmisi erinevate ürituste toimumise kohti: Põltsamaa linna kultuurikeskus, Lustivere, Adavere, Esku, Kamari, Võisiku ja Umbusi kui aktiivse külaelu keskused, Pikknurme, Härjanurme ja Puurmani külaseltsid, Pajusi rahvamaja.

Kogutud andmete alusel on koostatud teemakaart elanik-puhkus. Puhkealade hulka on arvestatud põhilised võimalikud vaba aja veetmise kohad: spordikeskused, ujumiskohad, staadionid, pargid jmt. Sarnaselt olemasolevatele puhkealadele on kaardile kantud ka arendatavad puhkealad.

Põltsamaa (4P) piirkond Teemakaart elanik-puhkus



Teemakaart 5. Põltsamaa 4P piirkonna elanikkond ja puhkealad

4P PIIRKONNA ARENGUSUUNAD

Kergliiklusteede ühtse võrgu rajamisel on vaja arvestada lisaks muudele võimalikele teguritele ka perspektiivsete arenduspiirkondadega. Põltsamaa 4P piirkond on rahuliku ja stabiilse elukeskkonnaga maapiirkond. Hetkel ei ole loomisel uusi elamurajoone, pigem on probleeme olemasolevate hoonete asustamisega ja hooldusega; hetkel ei ole tekkimas ka uusi ettevõttepiirkondi.

Põltsamaa 4P piirkonna valdade arengukavade põhjal on piirkonnas kavas välja arendada või jätkata arendust mitmetes puhke ja tervisespordi piirkondades (teemakaart 5). Kergliiklusteede planeerimisel on oluline arvestada nende kavadega. Samuti on oluline, et vallad arvestaksid üldplaneeringutes ja detailplaneeringutes tulevikus võimalike rajatavate kergliiklusteedega, et ei tekiks hiljem takistusi nende rajamisel maakasutuse tõttu. Nimetatud arengupiirkonnad on:

- Kõpu veehoidla puhkeala;
- Pajusi külas Põltsamaa jõe ujumiskoht;
- Kamari järve puhkeala ja staadion;
- Kuningamäe puhkekeskus;
- Võisiku küla turismiobjekt;
- Annikvere puhke- ja pidude paik;
- Adavere terviserada;
- Esku seikluskasvatusrada ja staadion.

TÖÖKOHAD, KOOLID, TEENINDUS

Tööhõive maapiirkondades ei ole hea, on palju töötuid, on vähe sobivaid töökohti, on palju inimesi, kes käivad teistes piirkondades töö ja on ka selliseid inimesi, kes tulevad kohapeale tööle mujalt. Inimeste liikumist mõjutavad väga olulisel määral töökohtade asukohad.

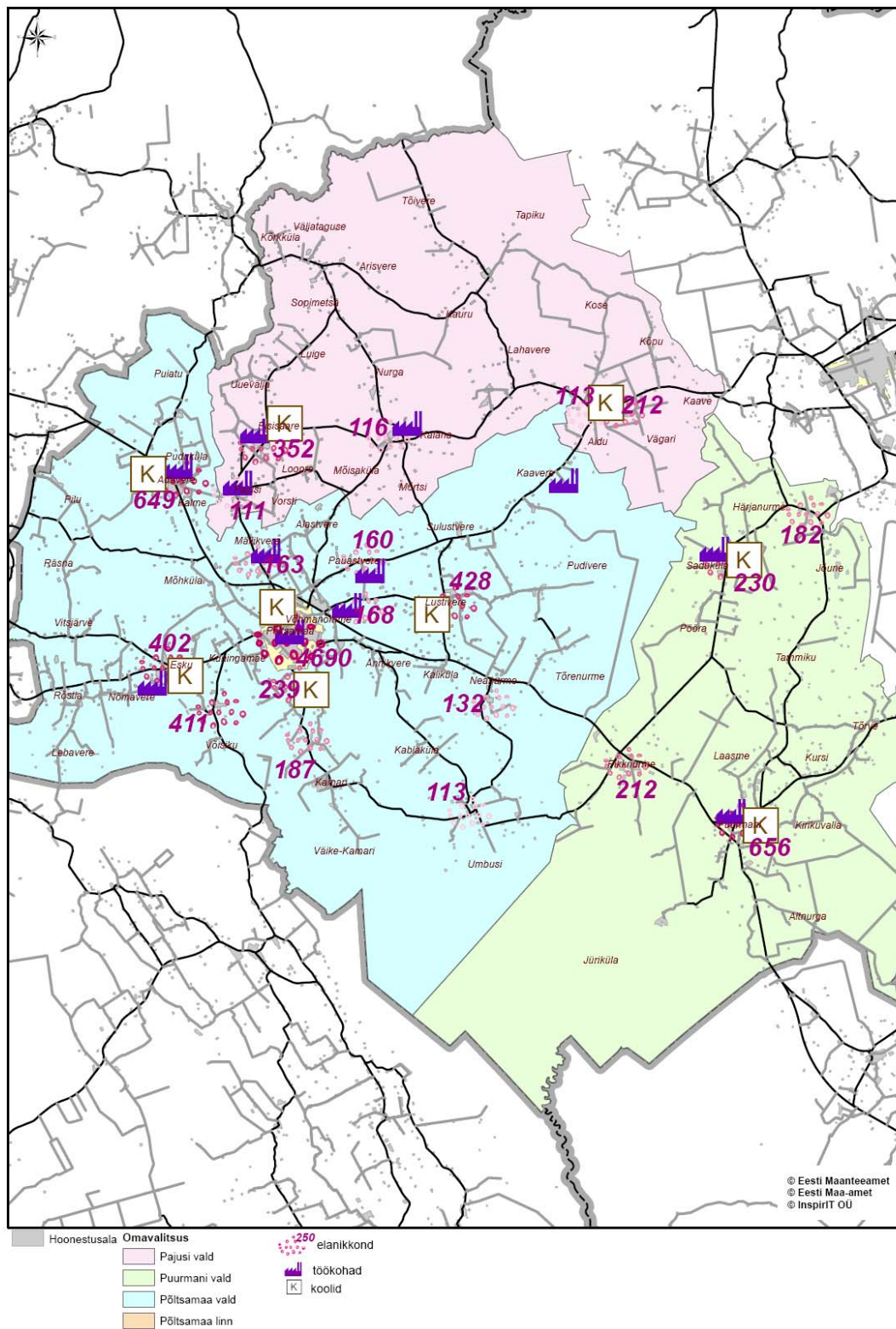
Asutused ja ettevõtted on sarnaselt elanikkonnale koondunud 4P piirkonnas üsna suurel määral Põltsamaa linna. Ainuüksi suuremates ettevõtetes töötab seal üle 500 inimese. Lisaks Põltsamaa linnale asuvad suuremad ettevõtted veel Põltsamaa vallas Eskus, Adaveres, Kaaveres, Vöhmanõmmel, Pauastveres ja Mällikveres. Puurmani valla suuremate ettevõtete asukohad on Puurmani ja Saduküla, Pajusi vallas Pajusis, Pisisaares ja Kalanas.

4P piirkonna kõige suurema õpilaste arvuga koolid asuvad Põltsamaa linnas (Põltsamaa Ühisgümnaasium) ja Väike-Kamaris (Põltsamaa Ametikool). Piirkonnas on veel Puurmani Gümnaasium, Adavere Põhikool, Lustivere Põhikool, Saduküla Põhikool, Esku-Kamari Kool, Pisisaare Algkool, Põltsamaa Muusikakool (Põltsamaa linnas ja filiaal Puurmanis) ning Aidu Algkool.

Teenindustevõtted (kauplused, raamatukogud, arstiabi jmt.) on 4P piirkonnas koondunud eelkõige Põltsamaa linna, teistest keskustest võib ära märkida veel Adavere, Puurmani, Pisisaare ja Vägari.

Kogutud andmete baasil on koostatud situatsiooni visualiseerimiseks teemakaart 6 elanik-töö-kool. Põhielanikkond on koondunud Põltsamaa linna. Kaardile on kantud suurema elanikkonnaga asustuskeskused. Lisaks elanikkonna paiknemisele on teemakaardile kantud olulisemad ettevõtted-tööandjad ja koolid. Sarnaselt elanikkonnale toimub ka tööandjate koondumine Põltsamaa linna ja selle lähiümbrusesse. Teemakaardile ei ole eraldi kantud tervishoiu asutusi ja teenindusasutusi, kuna need asuvad sarnaselt elanikkonna koondumisele Põltsamaa linnas ja valdade keskustes.

Põltsamaa (4P) piirkond
Teemakaart elanik-töö-kool



Teemakaart 6. Põltsamaa 4P piirkonna elanikkond, töökohad ja koolid

ÜHISTRANSPOORT

Elanikkonna liikumissuundi ja –sagedusi kajastavad ühistranspordiliinid. Mida suurem on inimeste liikumisvajadus mingil suunal, seda rohkem on käigus ühistranspordiliine.

Kõige enam liigub päevas autobusse (10 piires) suundadel Põltsamaa-Mällikvere-Pajusi, Põltsamaa-Adavere, Põltsamaa-Kaavere-Jõgeva ja Põltsamaa-Puurmani. Pisut vähem (5-10 autobussi päevas) liigub neid suundadel Puurmani-Pikknurme, Põltsamaa-Esku, Põltsamaa-Võisiku, Pajusi-Pisisaare ja Põltsamaa-Lustivere. Piirkonna ülejäänud külade ja Põltsamaa linna ning maakonna keskuse Jõgeva vahel liigub autobuss vähemalt korra päevas. Kõige halvem on ühendus Saduküla ja Puurmani vahel, kus see on tõsiseks probleemiks, kuna lapsed ei pääse hommikul kooli ja õhtul koju.

Viimasel ajal teravalt päevakorda tõusnud küsimus, bussifirmade soov saada lisafinantseerimist omavalitsustelt versus omavalitsuste ja riigi seisukoht lisafinantside mitteeraldamiseks, võib viia lõpuks bussiliinide vähendamisele ja seeläbi inimeste liikumisvõimaluste halvenemisele. Kergliiklusteede olemasolu leevendaks neid probleeme mingil määral väiksematel vahemaadel (5 kuni 6 km).

MAAKASUTUS

Aastaid ei ole kergliiklusteede areng olnud prioriteetne, tegelikult ei mõeldud nende rajamisele üldse. Paljud muud valdkonnad vajasisid siis enam tähelepanu ja arendamist. Seetõttu on tänane olukord kujunenud selliseks, kus planeeritava kergliiklustee rajamise takistuseks võib saada maakasutus. Piirkondade üldplaneeringutes ei ole osatud arvestada kergliiklusteede võimaliku vajadusega.

Iseseisev kergliiklustee oleks ideaallahendus, kuid tavaliselt nõuab selle teostamine palju aega ja ressursse. Mõnel juhul aga võib selline variant osutada isegi võimatuks, kui maaomanikuga pole võimalik kokkulepet saavutada.

Alternatiivseks lahenduseks iseseisvale kergliiklusteele on eraldusribaga (vähemalt 3 meetri laiune) iseseisev kergliiklustee, mis kulgeb eraldi muldkehal maanteega

paralleelselt ning on reaalselt teostatav vajalike teemaa-alade korral. Põltsamaa 4P piirkonnas oleks selline lahendus võimalik järgmistel suundadel:

- Adavere – Puurmani, keskmine teemaa-ala laius 15+15 meetrit;
- Põltsamaa – Võhma, 11+11 meetrit;
- Põltsamaa – Jõgeva, 11+11 meetrit.

Adavere-Puurmani suunal kergliiklustee rajamisel tuleb aga kindlasti arvestada selle teelõigu väga suure liiklussagedusega, mille tõttu ainuüksi eraldusribast maantee ja kergliiklustee vahel ei piisa ja vajalik oleks ka kergliiklustee eraldamine piirdega, kõrghaljastusega vms.

Suunad, kus oleks võimalik rajada vahetult teega külgnev kergliiklustee, mis on sõiduteest eraldatud füüsilise tõkkega, on järgmised:

- Põltsamaa – Võisiku, 8+8 meetrit;
- Põltsamaa – Kalana, 8+8 meetrit;
- Puurmani – Jõgeva, 7+7 meetrit;
- Põltsamaa – Kamari, 7+7 meetrit;
- Põltsamaa – Annikvere, 7+7 meetrit;
- Põltsamaa – Pajusi, 7+7 meetrit;
- Põltsamaa – Lustivere, 6+6 meetrit;
- Adavere alevikus riigimaantee Adavere – Puiatu, 6+6 meetrit.

Keerulisem olukord võib tekkida piirkonna tiheasustusega aladel, kus teemaa-alad on liiga kitsad või puuduvad üldse. See probleem puudutab kindlasti Põltsamaa linna, Adaveret, Eskut ja Puurmani. Nendes piirkondades on vajalik kergliiklusteede rajamiseks saavutada kokkulepped maaomanikega või äärmisel juhul rajada kergliiklustee maanteele markeeringuga märgitud alale. Liiklusohutuse seisukohalt ei ole selline variant aga soovitatav. Samuti ei pruugi olemasoleva teekatte või muldkeha laius olla piisav selliseks lahenduseks. See variant eeldab ka suuri muutusi liikluskorralduses (sõidukiiruste vähendamine, liikluse füüsiline piiramine jne.).

LIIKUMISSUUNAD

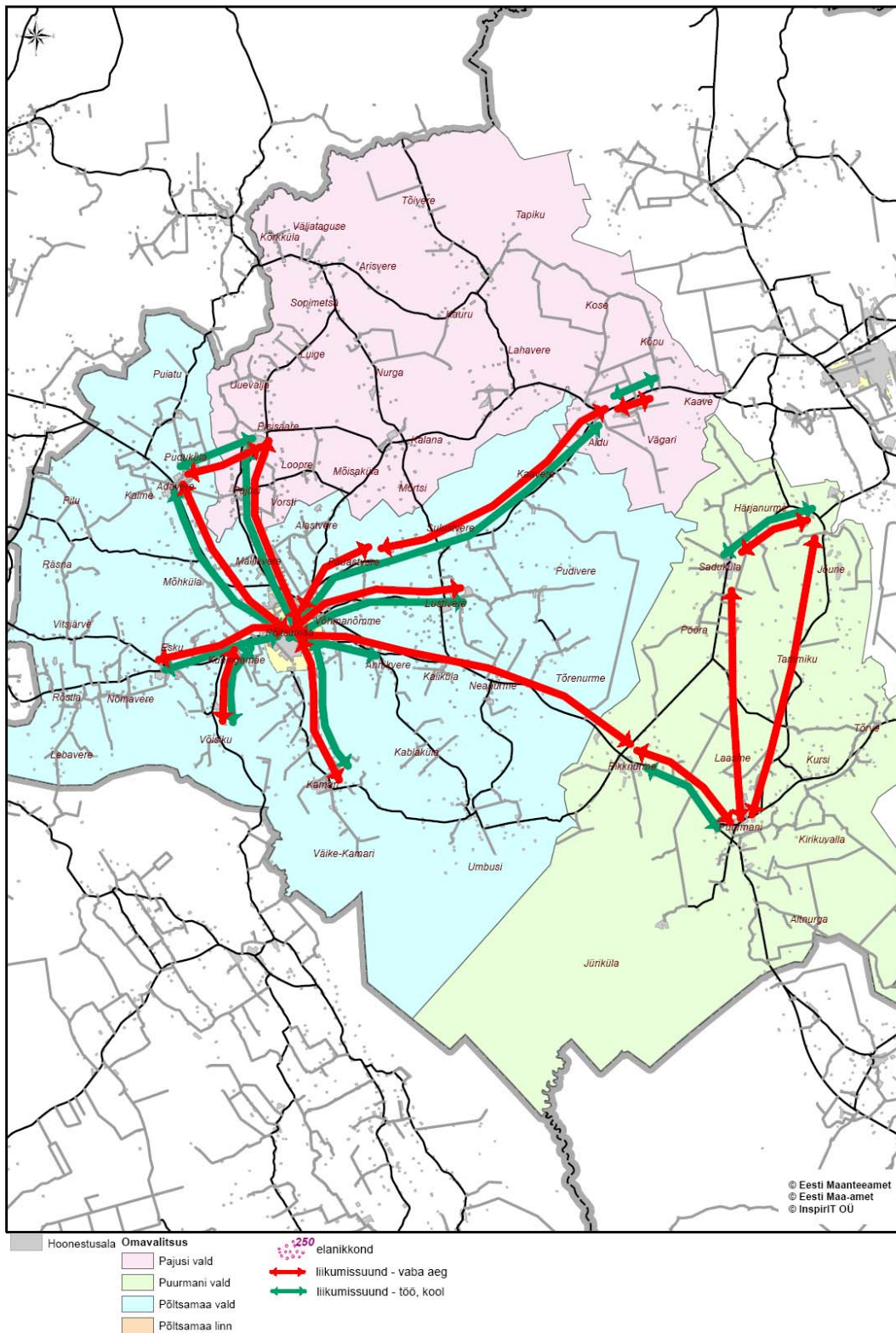
Kergliiklusteede planeerimisel on vaja arvestada erinevate piirkondade ühendusvajadusi ja see peaks olema võimalikult katkematu. Põltsamaa 4P piirkonna kergliiklusteede vajalikkusest ülevaate saamiseks on kogutud lähteandmete baasil koostatud teemakaardid. Iseseisvana on vajalik vaadelda olukorda Põltsamaa linnas ning võimalikke kergliiklusteede suundi seal. Lõplikus variandis peavad aga need teed olema ühendatud kogu 4P piirkonna kergliiklusteede võimalike liikumissuundadega.

Erinevate teemade kaardile kandmine andis visuaalse pildi inimeste võimalikest liikumissuundadest ja -vajadustest. Inimeste liikumist mõjutavad väga mitmed vajadused: elukohast erinevas kohas asuv töökoht, kool, vajadus külastada teenindusasutusi, soov veeta aktiivselt vaba aega jne. Selleks, et võimalike liikumissuundadega kaarti informatsiooniga mitte üle koormata on osaliselt võimalikke liikumissuundi koondatud, üks suund töö-kool-teenindus-raviasutused ja teine suund vaba aeg-puhkus. Kaartidele on kantud liikumissuunad, mis on tingitud rohkem kui ühest tegurist (suurem elanikkond – ettevõtte ja kool, suurem elanikkond – kool ja puhkekeskus jne.).

Enamus liikumissuundi 4P piirkonnas kattuvad (vt. teemakaarti 7 liikumissuunad). Piirkonna keskuseks on Põltsamaa linn, kuhu koonduvad erinevate sihtidega liikumissuunad. Kogu piirkonna kergliiklusteede võrgustiku kavandamist mõjutab piirkonna suur maa-ala ja elanikkonna hajutatus. Pikimad vahemaad võimalike sihtpunktideni on ligi 25 km (Põltsamaa-Kõpu, Põltsamaa-Puurmani), mis on liiga pikk maa igapäevaseks kergliiklusteede kasutamiseks, kuid täiesti arvestatavad tervisesportlaste jaoks. Väljakujunenud teede võrgustik ühendab suuremaid asustatud punkte ja on kõige otsemad teed liikumisel ühest punktist teise. Sellise suure piirkonna kergliiklusteede võrgustiku kujundamine erineb linna piirides kujundatavast kergliiklusteede võrgustikust.

Mingis osas tuleb kergliiklusteede võrgustiku kujundamisel arvestada ka asjaoluga, et Põltsamaa 4P piirkond ei ole suletud territoorium. Piirkonna kirde-osa võimalikke liikumissuundi mõjutab väga tugevalt lähedal asuv maakonna keskus Jõgeva linn.

Põltsamaa (4P) piirkond Liikumissuunad



Teemakaart 7. Põltsamaa 4P piirkonna elanikkonna liikumissuunad

Kergliiklusteede rajamine parandab inimeste ohutut liiklemist piirkonnas. Põltsamaa 4P piirkonna elanike, töökohtade, koolide, puhkealade jm. piirkonnas paiknemise võrdlemise tulemusena vajavad kergliikluse osas arendamist järgmised suunad:

- Põltsamaa-Kamari;
- Põltsamaa-Esku;
- Põltsamaa-Adavere;
- Põltsamaa-Pisisaare;
- Põltsamaa-Lustivere;
- Puurmani-Põltsamaa;
- Põltsamaa-Vägari;
- Kuningamäe (Võhma mnt-It)-Võisiku.

Arvestades reaalselt olukorda on pikemad suunad mõistlik jagada eraldi lühemateks teelõikudeks. Tabelis 3 on toodud piirkonna elanike vajadusi arvestades võimalik kergliiklusteede lõikude nimekiri. Tabelis on ka lõikude asukohtade kirjeldused (algus ja lõpp), lõigu orienteeruv pikkus ja omavalitsus, kelle haldusalasse planeeritav teelõik jääb.

Komplitseeritum on olukord suunal Puurmani-Härjanurme-Saduküla. Elanikkonna liiklemine selles suunas toimub, kuid see ei ole ilmselt väga suur. Hinnanguliselt on töökohast põhjustatud liikumine Jõgeva suunal suurem kui Puurmani suunal ning liikumine suunal kodu-puhkus-kodu toimub suuremas osas Saduküla ja Härjanurme vahel. Vahemaa Puurmani ja Härjanurme vahel on aga pikk, olenevalt valitud marsruudist 14-18 km. Kõige problemaatilisem sellel suunal on täna koolilaste liikumine: puudub nende jaoks hädavajalik ühistranspordi liin. Olukorra lahenduseks piisab omavalitsusel õpilaste bussiliini käiku panemisest.

Eraldi vaadati inimeste võimalike liikumissuundade osas situatsiooni Põltsamaa linnas. Linna jagab loode kagu suunas põhimõtteliselt pooleks Põltsamaa jõgi. Põhilised elamurajoonid asuvad kirde ja edelaosas mõlemal pool jõge. Suurem tööstusrajoon asub linna loodeosas ja seegi mõlemal pool jõge. Teenindustevõtted asuvad kesklinnas jõe ääres. Ühel pool jõge asuvat piirkonda ühendavad teisega kesklinnas asuvad 3 suhteliselt lähestikku asuvat silda. See kõik tekitab olukorra, kus olenemata sellest, kuhu inimene läheb (tööle, kooli, vaba aega veetma), läbib ta reeglina kesklinna, et ületada jõgi. Seega koonduvad kõik liikumissuunad linnas lõpuks kokku ja hargnevad seejärel uuesti. Põhimõtteliselt on situatsioon suhteliselt

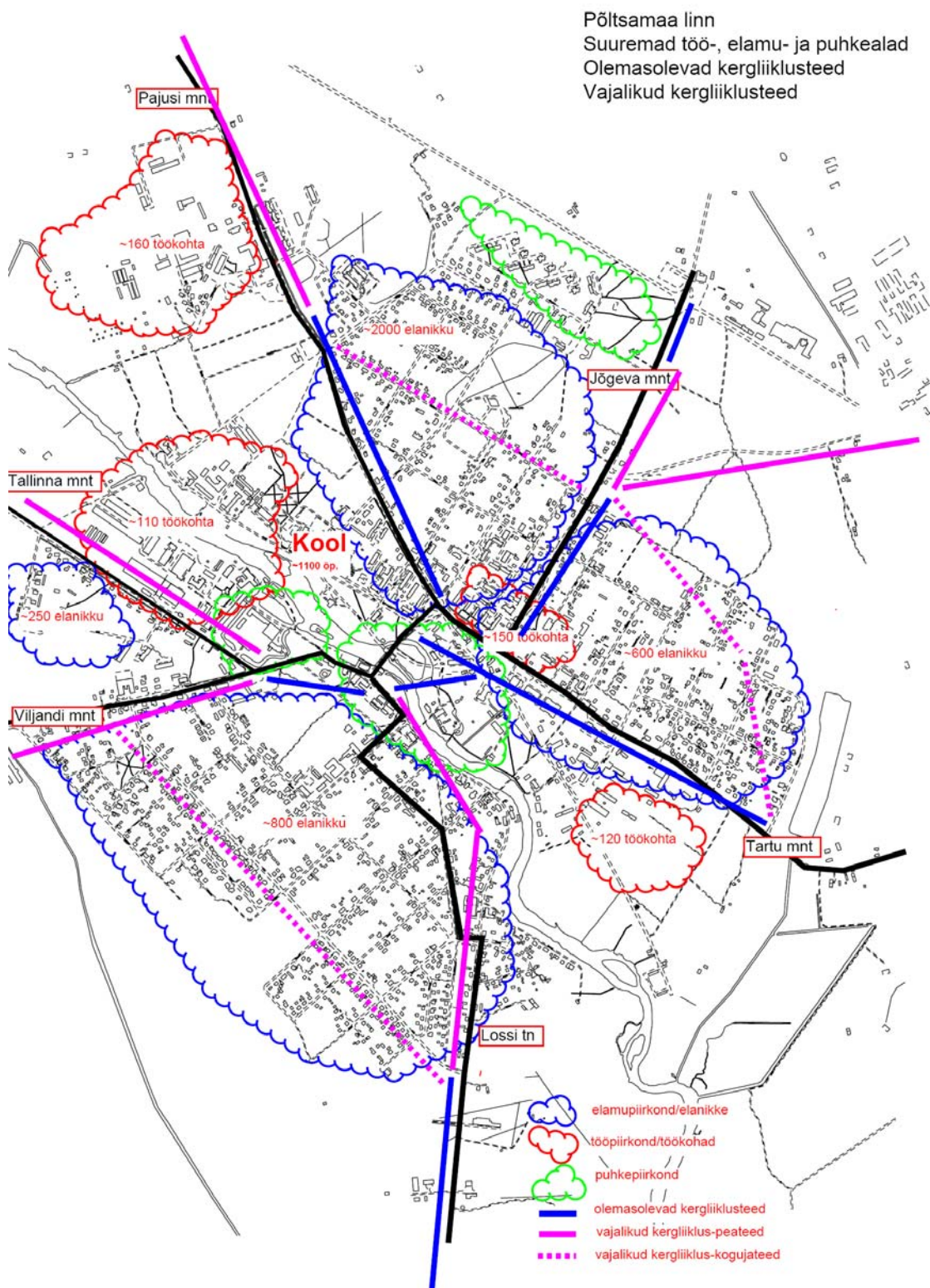
sarnane olukorraga Põltsamaa 4P piirkonnas, kus samuti kõik liikumissuunad koonduvad Põltsamaa linna ja siis jälle hargnevad laiali. Põltsamaa linna kaart suuremate elamurajoonide, töökohtade, puhkealade, liikumissuundade ning olemasolevate ja vajalike kergliiklusteede lõikudega on toodud teemakaardil 8.

Põltsamaa linna on vaadeldud koos ülejäänud analüüsitava 4P piirkonnaga. Lisaks kogu 4P piirkonna ulatuses asuvatele võimalikele kergliiklusteede lõikudele valiti välja Põltsamaa linnas kergliiklustee lõigud, mis vajavad väljaehitamist. Nende lõikude pikkuse ning alguse ja lõpu määramisel arvestati juba olemasolevate kergliiklusteedega ning hetkel kergliikluseks sobivate kõnniteede olemasoluga. Vajalikud kergliiklusteede lõigud võib tinglikult jagada peatee ja kogujateede lõikudeks. Peatee lõigud ühendavad põhilisi Põltsamaa linna läbivaid suundi, kogujateed on linnasisesed lõigud, mis omavahel ühendavad peatee lõike. Vajalikud kergliiklusteede lõigud Põltsamaa linnas on toodud tabelis 3.

Tabel 3. Võimalikud kergliiklusteede lõigud Põltsamaa 4P piirkonnas

Jrk nr	Kergliiklustee lõik	Lõigu algus	Lõigu lõpp	Pikkus, km	Omaavalitsus, pikkus OV-s
1	Põltsamaa - Kamari	Väike-Kamaris olemasoleva kergliiklustee lõpp	Kamaris (Sakala küla) ~300 m enne tolmuvaba katte lõppu	4,9	Põltsamaa vald
2	Põltsamaa - Esku	Põltsamaa linnas Viljandi mnt ja Tallinna mnt ristmikul	peale Esku asundust	5,5	Põltsamaa vald 4,7 km, Põltsamaa linn 0,8 km
3	Põltsamaa - Adavere	Põltsamaa linnas Viljandi mnt ja Tallinna mnt ristmikult	Adaveres peale Puiatu tee ristmikku Tallinna poole	7,7	Põltsamaa vald 6,9 km, Põltsamaa linn 0,8 km
4	Põltsamaa - Pisisaare	Põltsamaa linna piir	Pisisaare-Kalana tee ristumine	8,5	Põltsamaa vald
5	Põltsamaa - Lustivere	Põltsamaa linnas Jõgeva mnt-lt mööda Lustivere teed	peale Lustivere tolmuvaba katte lõpuni	7,4	Põltsamaa vald 7,0 km, Põltsamaa linn 0,4 km
6	Põltsamaa - Annikvere	Põltsamaa linnas Kingu tn ristmik	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee	4,3	Põltsamaa vald 3,7 km, Põltsamaa linn 0,6 km
7	Annikvere - Pikknurme	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Annikvere tee ristmik	Pikknurmes, Pikknurme-Härjanurme tee ristmik	10,4	Põltsamaa vald 8,9 km, Puurmani vald 1,5 km

Jrk nr	Kergliiklustee lõik	Lõigu algus	Lõigu lõpp	Pikkus, km	Omavalitsus, pikkus OV-s
8	Pikknurme - Puurmani	Pikknurmes, Pikknurme-Härjanurme tee ristmik	Tallinn-Tartu-Võru- Luhamaa maanteelt Puurmanisse sissesõit, olemasolev kergliiklustee	5,0	Puurmani vald
9	Põltsamaa - Pauastvere	Puhu rismik	kohaliku tee Arukse- Palgimäe ristmik	2,9	Põltsamaa vald
10	Pauastvere - Kaavere	kohaliku tee Arukse- Palgimäe ristmik	peale Kaavere küla Jõgeva suunas kohaliku tee ristmik	7,1	Põltsamaa vald
11	Kaavere - Aidu	peale Kaavere küla Jõgeva suunas kohaliku tee ristmikuni	enne Aidu küla Põltsamaa pool, enne Aidu-Kalana tee ristmikku	5,2	Põltsamaa vald 2,8 km, Pajusi vald 2,4 km
12	Aidu - Kaave	Enne Aidu küla Põltsamaa pool, enne Aidu-Kalana tee ristmikku	peale Kaavet Jõgeva poole, peale paisjärve, Siimusti- Kaave ristmikuni	5,0	Pajusi vald
13	Kuningamäe - Võisiku	Võhma mnt-lt Kuningamäe ja Esku vahel	peale Võisiku asundust	2,3	Põltsamaa vald
14	Lossi tänav	Põltsamaa kesklinn	Pikk tn ristmik, olemasoleva kergliiklustee algus	1,3	Põltsamaa linn
15	Jõgeva mnt	kalmistu	Põltsamaa linna piir Jõgeva suunal	0,4	Põltsamaa linn
16	Pajusi-Jõgeva mnt kogujatee	Pajusi mnt-lt Sõpruse tänavale	Rahu tn-lt Jõgeva maanteeni	0,9	Põltsamaa linn
17	Jõgeva-Tartu mnt kogujatee	Jõgeva mnt-lt Rahu tänavale	Põhja-Kaare tn-lt Tartu mnt-le	1,4	Põltsamaa linn
18	Pikk tänav kogujatee	Viljandi mnt-lt Pikale tänavale	Pikalt tänavalt Lossi tänavale	1,5	Põltsamaa linn



Teemakaart 8. Põltsamaa 4P piirkonnas Põltsamaa linna situatsioon

VALIKU TULEMUSED

Lähtudes reaalsest majanduslikust olukorrast ja finantseerimisvõimalustest on selge, et kõikidele suundadele kergliiklusteede väljaehitamine pole korraga võimalik.

Kergliiklustee olulisuse ja võimaliku ehitusjärjekorra selgitamiseks on vajalik võrrelda ning pingeritta järjestada kergliiklusteede lõigud ehk määrata nende lõikude prioriteet. Lõikude prioriteedi arvutamise aluseks on kogutud erinevad andmed. Iga andmeliik on tegur, mis mõjutab kergliiklustee vajalikkust.

Sellist süsteemi saab kasutada ainult piisavate algandmete olemasolu korral. Antud töös saab selliselt toimida põhiliselt valdade territooriumil paiknevate kergliiklusteedega. Põltsamaa linna jäävate teelõikude kohta on algandmeid vähe ja seetõttu ühendati võimalusel linna piirides olevad osad teelõigud valla piirides olevate teelõikudega (näiteks Põltsamaa-Adavere). Põltsamaa linna kergliiklusteede lõikude osas on antud hinnang nende vajalikkuse ja ehitamise olulisuse järjekorra kohta.

Kergliiklustee prioriteetsuse määramisel arvestati lõigul järgmiste mõjuteguritega

- liiklussagedus;
- toimunud liiklusõnnetused jalgratturite ja jalakäijatega;
- liiklusõnnetustes vigastatuid;
- liiklusõnnetustes hukkunud;
- võimalik liiklemine kodu-puhkus;
- piirkonna arendus;
- võimalik liikumissuund kodu-töö-kool;
- bussiliiklus lõigul;
- elanike arv.

Iga mõjutegurit arvestati iseseisvana ja selle suuruse määrab lõplikult tema osakaal. Osakaalud on võetud vahemikus 0-3. Nii sai näiteks kõige suurema liiklussagedusega lõik liiklussageduse mõjuteguri osakaaluks 3 ja kõige väiksema liiklussagedusega lõik osakaaluks 1. Kui lõigul oli teiste lõikudega võrreldes liiklusõnnetuse tagajärjel hukkunuid kõige rohkem, on selle mõjuteguri osakaal 3, kui hukkunuid ei olnud, siis 0. Suundade kodu-puhkus ja kodu-töö-kool osakaalude määramisel arvestati, kui palju mõjutavad kergliiklustee sagedust lõigul nimetatud

sihtpunktid. Saadud tulemused on toodud tabelis 4. Lisatud on ka orienteeruvad kergliiklustee lõikude pikkused ja nende ehitamise maksumused.

Tabel 4. Kergliiklusteede lõikude prioriteetsus

Kergliiklustee lõik	Pikkus, km	Mõjutegurite osakaalud									Prioriteet	Maksumus, milj.kr.
		Liiklus-sagedus	Õnne-tused	Vigas-tatud	Hukku-nud	Suund kodu-puhkus	Aren-dusala	Suund kodu-töö-kool	Bussi-liiklus	Elani-kud		
Põltsamaa - Adavere	7,7	3	3	3	2	1	1	3	3	3	22	15,4
Põltsamaa - Esku	5,5	2	2		3	2	2	3	2	2	18	10,9
Aidu - Kaave	5,0	2	2	3	2	1	1	1	3	2	17	10,0
Pikknurme - Puurmani	5,0	3	3	3	-	1	-	1	3	3	17	10,1
Põltsamaa - Pisisaare	8,5	1	2	2	2	1	-	3	3	2	16	16,9
Annikvere - Pikknurme	10,4	3	2	2	2	-	1	-	3	1	14	20,7
Põltsamaa - Kamari	4,9	1	2	3	-	2	1	2	1	2	14	9,9
Põltsamaa - Lustivere	7,4	1	1	2	-	2	-	3	2	2	13	14,7
Põltsamaa - Pauastvere	2,9	2	1	1	-	-	-	2	3	1	10	5,8
Kuningamäe - Võisiku	2,3	1	-	-	-	1	1	1	2	2	8	4,7
Kaavere - Aidu	5,2	2	-	-	-	-	-	1	3	1	7	10,5
Pauastvere - Kaavere	7,1	2	-	-	-	-	-	1	3	1	7	14,2
Põltsamaa - Annikvere	4,3	1	1	-	-	-	1	1	1	1	6	8,7
KOKKU:											152,5	

Suurima prioriteetsusega ehk siis kõige vajalikum on kergliiklustee suunal Põltsamaa-Adavere. Ainuüksi riigimaantee osal on toimunud väga palju raskeid liiklusõnnetusi just jalakäijate ja jalgratturitega. Antud lõik on vajalik ühendada Põltsamaa linnas linna teiste kergliiklusteedega Tallinna ja Viljandi maantee ristmikul. Linna piirides Tallinna maantee ääres olemasolev jalgtee ei sobi kergliiklusteeks, kuna see on liiga kitsas.

Erilise situatsiooniga on Põltsamaa-Adavere kergliiklusteel Adavere piirkond. Tiheasustusega ala läbib väga suure liiklussagedusega põhimaantee. Soovitav on Adavere piires kergliiklustee viia võimalikult kaugemale Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteest, võimalusel asulasisestele kõrvalteedele. Samuti on maantee ületamine asulas väga ohtlik. Seni kuni puudub Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel Adavere ümbersõit, tuleb hoolitseda selle eest, et sõidukite kiirused ei ole suured, et ülekäik oleks hästi nähtav, valgustatud, tähistatud ja turvaline ning et näiteks jalgratturid ei saaks seda ületada sõites (võimalik rajada füüsiline takistus).



*Foto nr. 1 Suund Põltsamaa-Adavere
Mnt. nr. 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa*



*Foto nr. 2 Suund Adavere-Põltsamaa,
Põltsamaa linn, Tallinna maantee*

Prioriteetsuselt järgmine kergliiklustee asub suunal Põltsamaa-Esku. Ka sellel teelõigul on toimunud raskeid liiklusõnnetusi jalgratturite ja jalakäijatega. Kergliiklustee olulisust tõstis ka omavalitsuste poolt kavandatavad piirkonna arendusprojektid (Esku staadion ja seiklusrada, Võisiku küla turismiobjekt, Võisiku hooldekodu, Esku tiheasustusala).



*Foto nr. 3 Suund Põltsamaa-Esku,
Põltsamaa linn, Viljandi maantee*



*Foto nr. 4 Suund Põltsamaa-Esku,
Põltsamaa linnast Esku suunas*



*Foto nr. 5 Suund Põltsamaa-Esku,
Esku*

Aidu-Kaave kergliiklustee lõigu vajalikkust tõstsid nii toimunud liiklusõnnetused kui ka Kõpu veehoidla, mis on suveperioodil suure külastatavusega piirkond, samuti omavalitsuse soovid Kõpu puhkepiirkonna arenduseks.



*Foto nr. 6 Suund Põltsamaa-Annikvere,
Annikvere*



*Foto nr. 7 Suund Annikvere-Põltsamaa,
Põltsamaa linn, Tartu maantee*



*Foto nr. 8 Suund Annikvere-Põltsamaa,
Põltsamaa linn, Tartu maantee*

Põltsamaa-Annikvere kergliiklustee rajamise prioriteetsus on kõige väiksem. Seda tingis suhteliselt väike liiklussagedus võrreldes teiste teelõikudega ning liiklusõnnetuste vähesus.

Põltsamaa linna piirides olevatele kergliiklusteede lõikudele polnud võimalik analoogselt teiste teelõikudega prioriteetsust määrata. Samas ei ole antud töö raames soovitatud lõigud eriti pikad ja neid ei ole palju. Põltsamaa linnas on soovitav teelõikude ehitusjärjekorra määramisel lähtuda ühtse kergliiklusteede võrgustiku rajamise põhimõttest. Seega esmajärjekorras vajavad ehitamist Jõgeva mnt ja Lossi tänava kergliiklusteed.



Foto nr. 9 Põltsamaa linn, Jõgeva maantee



Foto nr. 10 Põltsamaa linn, Lossi tänav



Foto nr. 11 Põltsamaa linn, Lossi tänav



Foto nr. 12 Põltsamaa linn, Lossi tänav, Pikk tänav-Väike-Kamari kergliiklustee algus

KOKKUVÕTE

Kergliiklusteede arendus ja ehitus on olulised kergliiklejate liiklusohutuse ja liikumisvõimaluste parandamisel. Kergliiklusteede rajamisega on võimalik asendada osaliselt autoliiklust ja seega vähendada autoliiklusest tingitud kahjulikku mõju, müra ja saastatust. Kergliiklusteede arendamisel on oluline järgida tervikliku teedevõrgustiku rajamise põhimõtet.

Teiste piirkondade kergliiklusteede rajamise kogemused näitavad, et valminud kergliiklustee kasutamise intensiivsus on peale tee valmimist palju suurem, kui seda osati planeerimise ja rajamise käigus ette näha. Kohati tundub, et uuel kergliiklusteel on jalakäijaid, jalgrattureid ja tervisespordiga tegelejaid nii palju, et kergliiklustee hakkab neile isegi kitsaks jääma. Seega ajutised lahendused (jalgteede kasutamine, sõiduteede joonimine, jne.) kergliiklustee ühtse võrgustiku rajamisel ei ole soovitatavad.

Koos kergliiklusteede rajamisega on soovitatav läbi mõelda ka nende teede valgustus ning tiheasustusega aladel jalgrataste parkimise-hoidmise võimalused. Veel peavad omavalitsused valmis olema kergliiklusteede rajamisest tekkivate uute püsikuludega (teede hooldus- ja remondikulud, valgustuse kulud, jne.).

Põltsamaa 4P piirkonna kergliiklusteede lõikude valik teostati kogutud andmete baasil ning see on omavalitsustele abivahendiks edaspidiste tööplaanide ja arengukavade koostamisel. Kogu Põltsamaa 4P piirkonna võimalike kergliiklusteede orienteeruv pikkus on 76,3 km ja nende ehitamise eeldatav kogumaksumus 150-160 miljonit krooni. Kergliiklustee lõikude rajamise järjekorra planeerimisel võib arvestada lõikude prioriteetidega. Kergliiklusteede rajamisel on soovitatav jälgida põhimõtet "ühe suuna terviklikkus" – see tagab kogu tee intensiivsema kasutamise.

Esmajärjekorras on soovitatav rajada kergliiklustee suunal Põltsamaa-Adavere ning Põltsamaa linnas Jõgeva maantee ja Pikk tänava lõik. Kergliiklusteede planeerimisel on soovitatav kindlasti vältida kergliiklustee rajamist maantee Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa vahetusse lähedusse, seda eriti lõigul Pajusi maantee ristmikust kuni Annikvere tee ristmikuni.

Lisa 1. Põltsamaa 4P piirkonna elanikkonna küsitlus

Asutus või kool kus töötad või õpid.....

1. **Kui pikki vahemaid tuleb sul päevas läbida ning kas kasutad selleks jalgratast? Vahemaa pikkus (kirjuta ka küla või tänava nimi, kus elad):**
.....
 Jah
 Ei
2. **Mis on peamised põhjused, miks sa jalgratast ei kasuta?**
 Pole jalgratast
 Pole jalgrattateid
 Pole turvaline liigelda
 Pole jalgrattaparklaid
 Ei viitsi

3. **Millisel eesmärgil kasutad jalgratast peamiselt?**
 Peamiselt kooliskäimiseks
 Kooliskäimiseks ja vabal ajal sõitmiseks
 Peamiselt tööl käimiseks
 Peamiselt vabal ajal sõitmiseks
4. **Kuhu sõidaksid kindlasti jalgrattaga?**
 Kooli või tööle
 Sõbra juurde
 Poodi
 Huvialaringi
 Niisama ringi

5. **Kus võiksid asuda jalgrattaparklad?**
 Kooli või töö juures
 Kaubanduskeskuse juures
 Kultuurikeskuse juures
 Bussijaamas
 Haigla juures

- Kus veel?
6. **Kas jalgrattaparklad peaksid kindlasti olema valveta?**
 Jah, kõik peaksid olema valveta
 Kõik ei peaks olema valveta
 Ei peaks olema valveta
 Valveta parklaid on vaja
7. **Kui sageli sõidad jalgrattaga?**
 Igapäevaselt
 Keskmiselt 1-2 korda nädalas
 Keskmiselt mõned korrad kuus
 Mõned korrad aastas
 Ei sõidagi rattaga
8. **Millistel tingimustel kasutaksid jalgratast sagedamini?**
 Võimalusel sõita jalgrattaga autoteest eraldi
 Paremate rattaparkimise tingimuste olemasolul
 Tingimuste paremaks või halvemaks muutumine ei mõjutaks mu rattaga sõitmise sagedust
 Mõni muu tingimus:
9. **Millisel teel/tänaval eelistaksid rattaga liigelda?**
 Vähesel liiklusega kõrvaltänavatel (isegi, kui see muudab teekonna pisut pikemaks)
 Tee võib kulgeda ka tiheda liiklusega tänaval, kui see võimaldab kiiremat ja otsemat teed sihtpunkti
 Rattaga sõidaksin pigem matkaradadel, metsavaheteedel, parkides
10. **Kas eelistad jalgrattateed, mis oleks:**
 Jalgratturitele ja jalakäijatele
 Eraldi rattatee ainult jalgratturitele
 Eraldi sõidurada jalgratturitele sõidutee servas
11. **Millistel tingimustel sõidaksid rattaga ka varakevadel ja hilissügisel?**
 Oluline on, et rattatee oleks pimedal ajal valgustatud (hommikul kooli tulles, õhtul huvialaringist koju sõites)
 Korraliku ja lumevaba rattatee olemasolul sõidaksin jalgrattaga ka külmemal ajal
 Isegi kui teolud võimaldavad, siis külma ilmaga ma jalgrattaga ei sõidaks
12. **Millised on siiani olnud su kogemused linnas ja/või vallas rattaga sõites?**
 Head, kuid rattateed olemasolul oleks olukord veel parem
 Head ja minu arvates poleks rattateid vaja
 Ei oska kommenteerida
 Halvad, kuid rattateede olemasolu parandaks olukorda
 Halvad ja rattateede olemasolu ei parandaks olukorda

Soovi korral palun lisa veel omapoolseid kommentaare, tähelepanekuid jms.

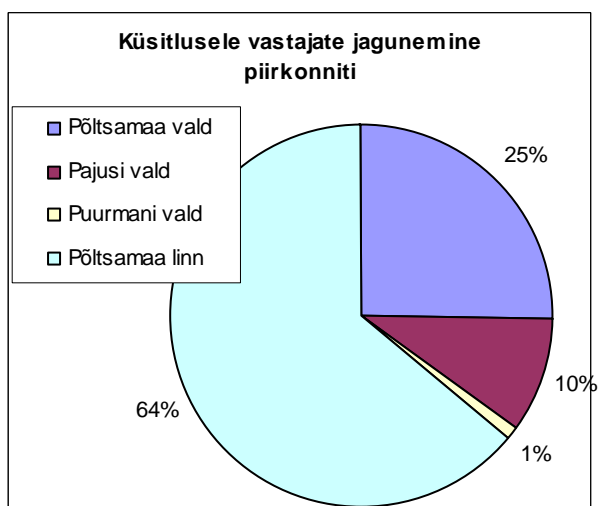
.....

.....

AITÄH!

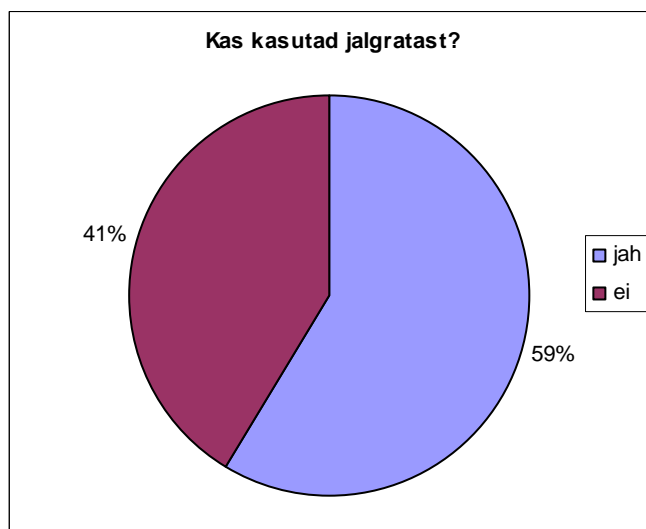
Lisa 2. Põltsamaa 4P piirkonna elanikkonna küsitluse tulemused

Küsitluslehti saadi tagasi 537 (neist ühel oli ainult üks kommentaar, seega arvestatavaid lehti on 536). Kõige enam vastajaid oli Põltsamaa linnast, Puurmani vallast saadi tagasi 6 küsitluslehte.



1. Kui pikki vahemaid tuleb sul päevas läbida ning kas kasutad selleks jalgratast? Vahemaa pikkus.

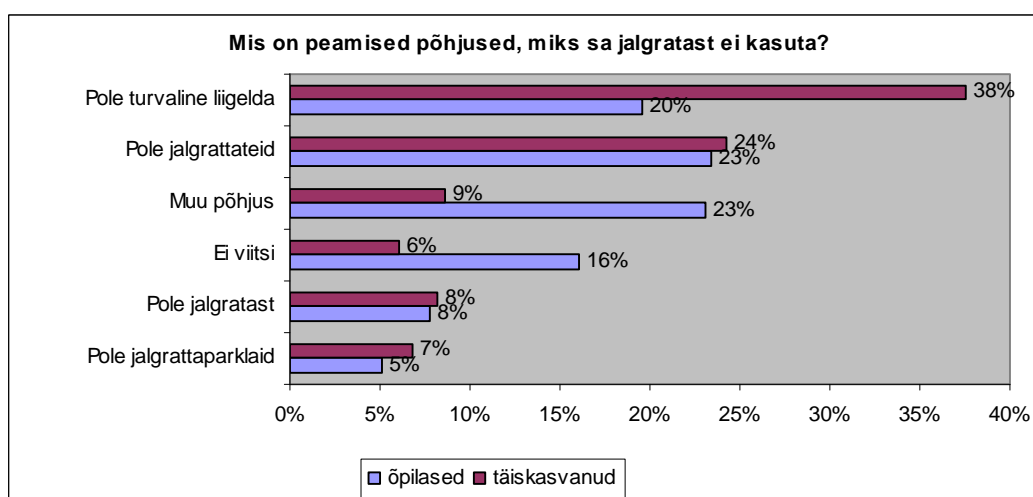
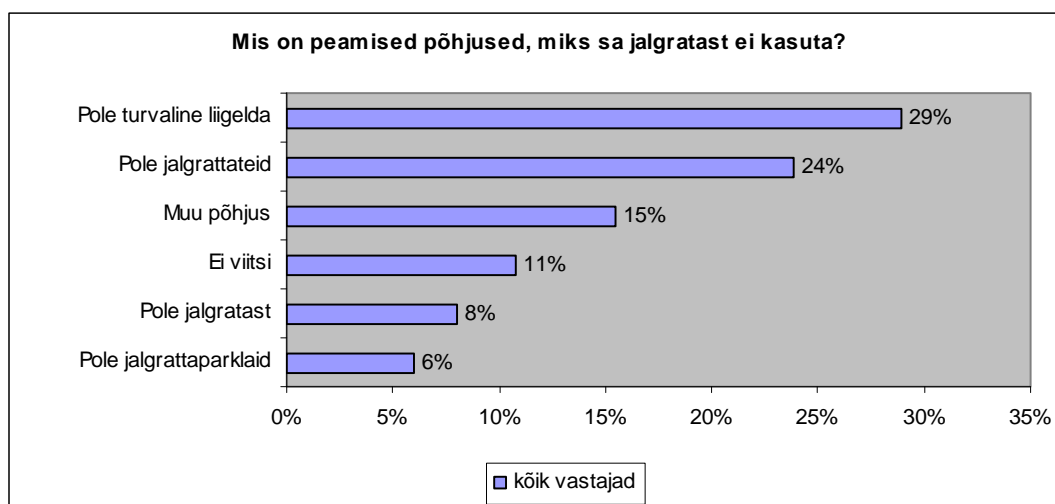
Jalgratast kasutab 314 ja ei kasuta 222 vastanut. Küsitluslehtedele märgitud päevase läbitava vahemaa pikkused on erinevad – alates 0,5 km kuni 30 km, jalgrattaga sõitjate keskmine läbitav vahemaa on 6,4 km ning jalgsi või muu sõiduvahendiga keskmine läbitav vahemaa on 6,1 km.



2. Mis on peamised põhjused, miks sa jalgratast ei kasuta?

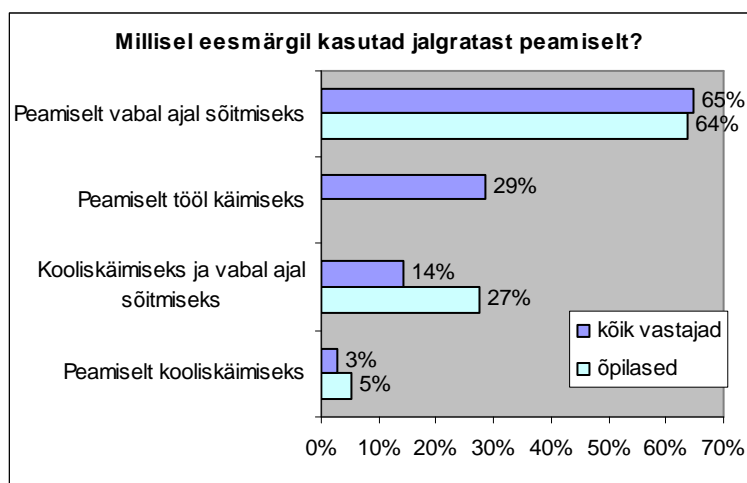
Peamisteks põhjusteks, miks jalgratast ei kasutata, on märgitud ülekaalukalt, et pole turvaline liigelda ja puuduvad jalgrattateed (kokku 53 % vastanutest). Muudel põhjustel (lisaks küsitluslehel olnud variantidele – ei viitsi, pole jalgratast, pole jalgrattaparklaid) ei kasuta jalgratast 15 % vastanutest ning põhjusteks toodi peamiselt:

- Pole jalgrattaluba
- Töökoht lähedal, pole vajadust, saab jalgsi
- Lühike maa / liiga pikk maa
- Autoga mugavam/kiirem



3. Millisel eesmärgil kasutad jalgratast peamiselt?

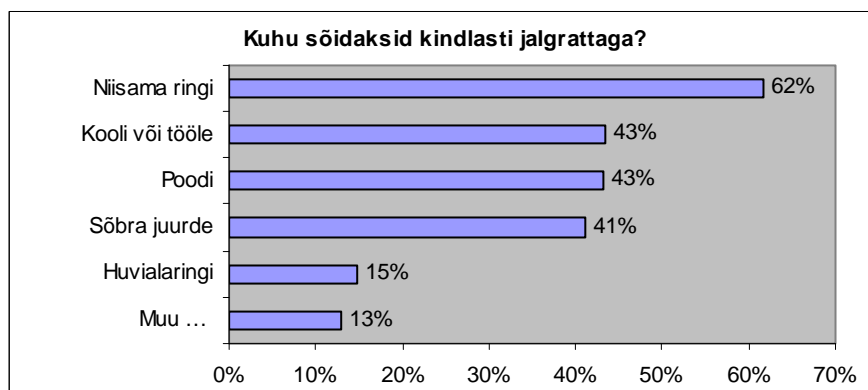
Jalgratast kasutatakse peamiselt vabal ajal sõitmiseks (65 % vastanutest) ja tööl käimiseks (29 % vastanutest). Jalgratta mittekasutamist põhjendas enamus jalgrattateede puudumisega ja ohtliku liiklusega.



4. Kuhu sõidaksid kindlasti jalgrattaga?

Sihtkohta (või niisama) jalgrattaga sõitmise soovid jagunesid suhteliselt ühtlaselt, enim oli märgitud, et sõidaks niisama ringi (62%). Kooli või tööle, poodi ning sõbra juurde sõidaks üle 40 % vastanutest. Muude sihtkohtadena või muude põhjustena oli küsitluselehtedel vastustena toodud:

- Maale (vanaema juurde), loodusesse
- Sportimise eesmärgil, matkama

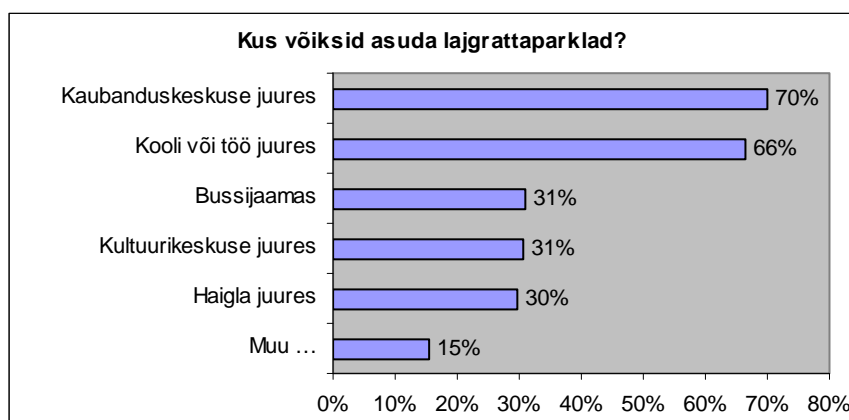


5. Kus võiksid asuda jalgrattaparklad?

Kõige olulisemate kohtadena, kus võiksid asuda jalgrattaparklad, oli märgitud kaubanduskeskused (70%) ja kooli või töö juures (66%).

Lisaks küsitluslehel toodud kohtadele (bussijaam, kultuurikeskus, haigla) oli võimalike jalgrattaparklate asukohtadena märgitud veel:

- Majade (kodu) juures
- Noortekeskuse juures
- Avalikes kohtades, asutuste, teenindusasutuste juures, iga tähtsama hoone juures
- Vaatamisväärsete juures
- Rannas – ujumispiirkonnas
- Surnuaia juures
- Pargis
- Igal pool, kus on võimalik ☺

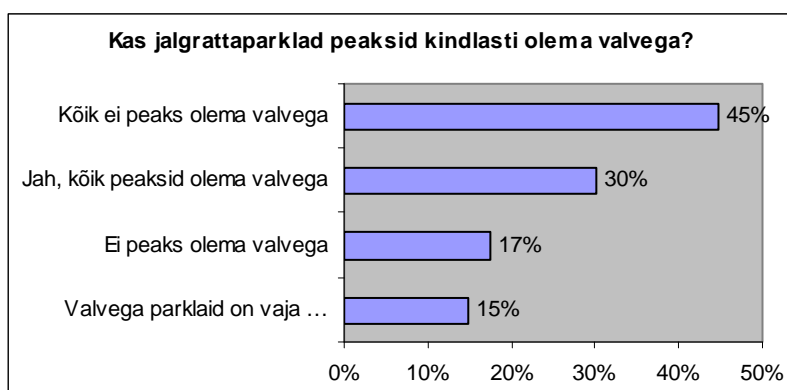


6. Kas jalgrattaparklad peaksid kindlasti olema valvega?

30 % vastanutest arvab, et kõik jalgrattaparklad peaksid olema valvega. Suurem osa vastanutest arvab siiski, et kõik parklad ei peaks olema valvega.

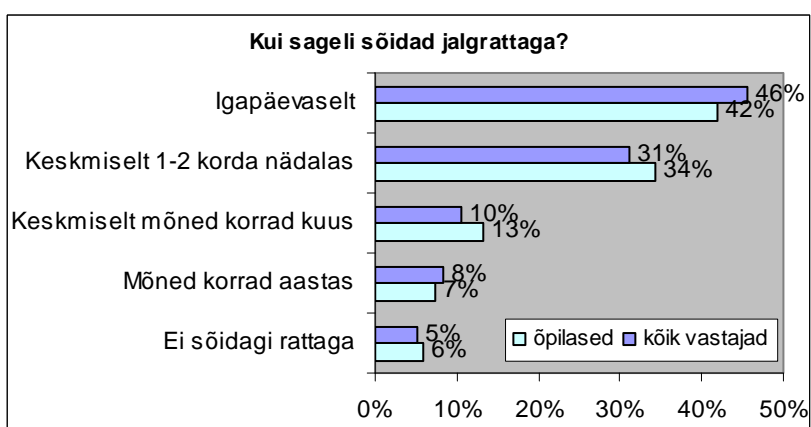
Valvega parklad peaksid olema:

- Poodide, kaubanduskeskuste juures
- Kooli juures
- Bussijaama juures



7. Kui sageli sõidad jalgrattaga?

Igapäevaselt kasutab jalgratast 46 % vastanutest, õpilastest pisut vähem (42%); keskmiselt 1-2 korda nädalas 31% vastanutest.

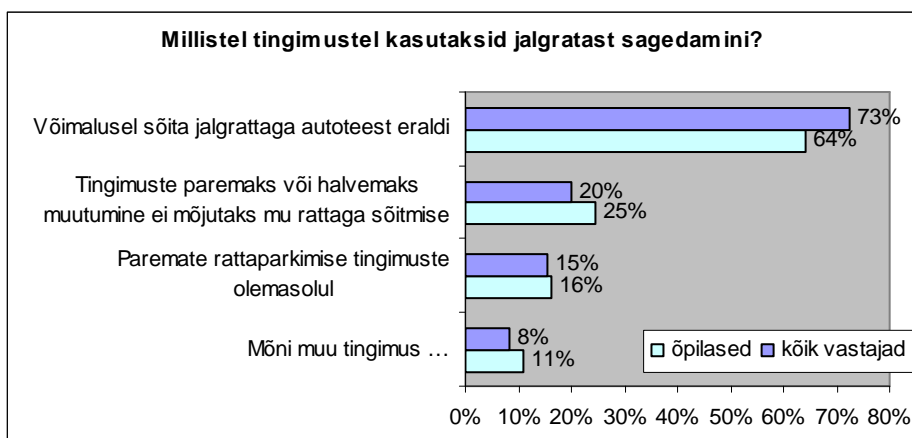


8. Millistel tingimustel kasutaksid jalgratast sagedamini?

Sellele küsimusele antud vastused näitavad, kui oluline on jalgrattateede (turvalise liiklemise võimaluse) olemasolu. Jalgrattateede olemasolul kasutatakse jalgratast liiklemiseks sagedamini üle 70 % vastanutest.

Muude tingimustena oli vastustes toodud veel:

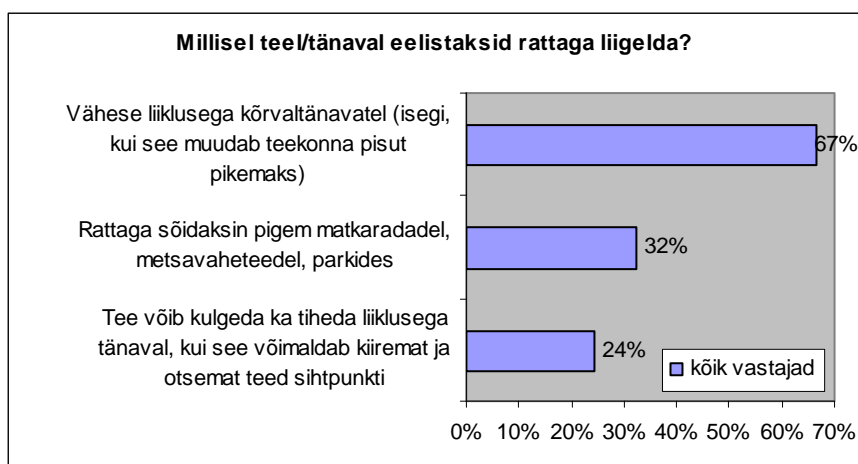
- Kui oleks lühem maa kooli/tööle või pikem maa (tööle)
- Teede/tänavate seisukord (augud parandada jms)
- Kui bensiini liitri hind kerkib üle 25 EEK
- Koerad kinni!



9. Millisel teel/tänaval eelistaksid rattaga liigelda?

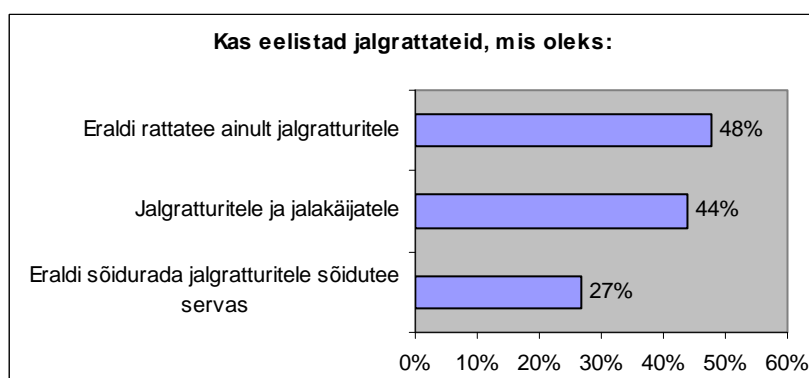
Enim eelistatakse jalgrattaga sõita vähese liiklusega kõrvalteedel, nii arvasid 67 % vastanutest.

Matkaradadel, metsavaheteedel, parkides eelistab sõita 32 % vastanuid.



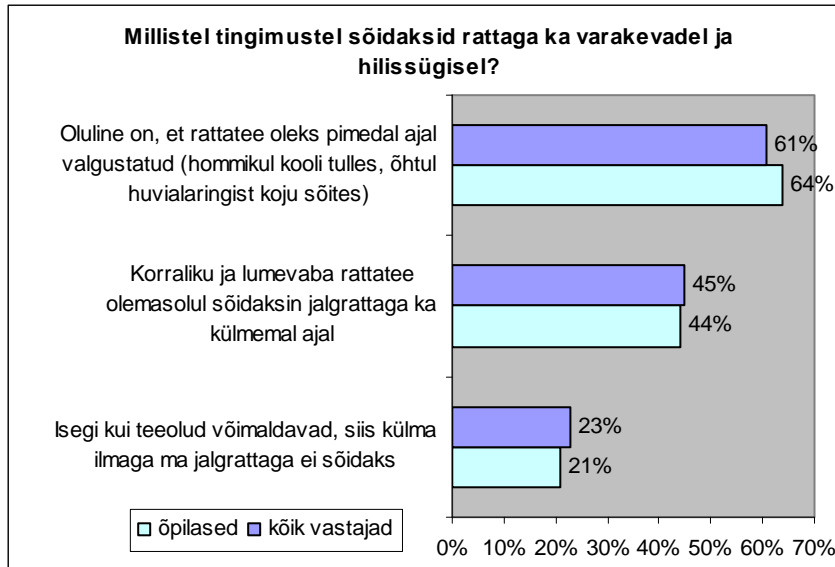
10. Kas eelistad jalgrattateed, mis oleks:

Jalgrattateede puhul peetakse oluliseks, et rattateed oleksid ainult jalgratturitele või siis nii jalgratturitele kui jalakäijatele (kokku 92 %). 27% vastanutest arvab, et piisab ka eraldi sõidurajast sõidutee servas.



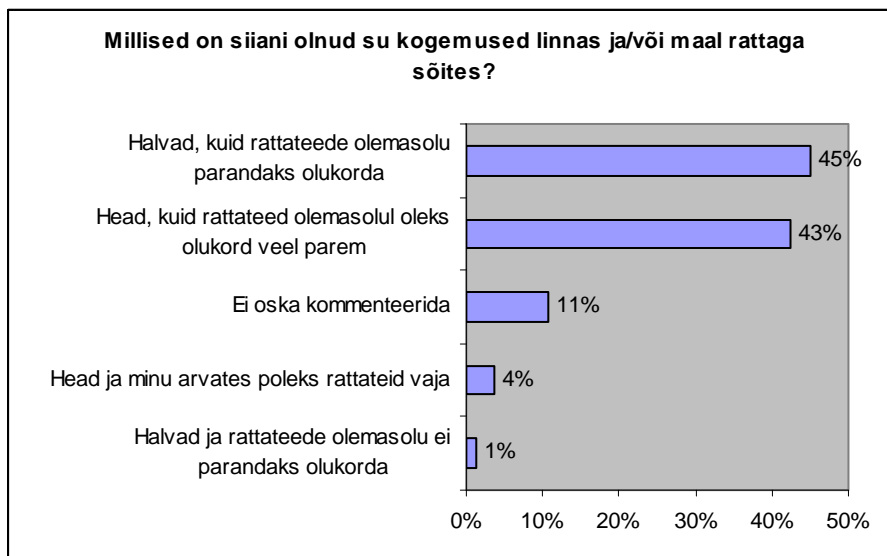
11. Millistel tingimustel sõidaksid rattaga ka varakevadel ja hilissügisel?

Rattateede valgustus ning hooldus talvisel ajal on samuti oluline. Varakevadel ja hilissügisel kasutaks jalgratast siis, kui rattatee oleks pimedal ajal valgustatud, 61 % vastanutest.



12. Millised on siiani olnud su kogemused linnas ja/või vallas rattaga sõites?

Küsimusele – heade või halbade kogemuste kohta – vastates jagunesid arvamused enam-vähem pooleks, kuid sellega oli enamik (üle 80 %) päri, et jalgrattateede olemasolu parandaks olukorda oluliselt.



13. Kommentaarid, tähelepanekud ...

- Katteta teed tolmavad, lahtised kivid. Autojuhid ei austa rattureid.
- Ratturid "laiutavad" keset teed...autoga ei mahu mööda sõitma...rattateed teeksid kõigile liiklemise mugavamaks.
- Karmim turva valve, sest rattaid varastatakse väga palju.
- Jalgrattateid oleks kindlasti vaja, sest on autojuhte, kes ei anna peateel liikuvale jalgratturile teed. Sõidutee servas sõites on juhuseid, kus auto sõidab liiga lähedalt mööda.
- Rattateed olemasolul oleks ka lastel ja väikelastel turvalisem liigelda ja neid teid ei tohiks olla ainult südalinnas, vaid ka kõrvaltänavatel peaks neid olema.
- Kõrvalisemate tänavate korrashoid parandaks oluliselt rattaga liiklemise sagedust.
- Pimedal ajal sõites ei pääse mujale kui kraavi (kihutajate eest).
- Autojuhid ei pea jalgratast sõiduvahendiks.
- Autoga sõites on tihti ette tulnud liiklusohutikke olukordi, kuna ratturid ei tunne liiklust, et sõita autoteel.
- Sõidan niikuinii juba tervise ja enesetunde pärast. Bensiini kokkuhoid ja looduse säästmine.
- Väga hea on kutsekoolini tehtud kõnnitee, vaja oleks igalt suunalt vähemalt linnapiirini rattatee!
- Niisama ringi sõita on küllaltki riskantne, liiklus on tihe, treenida pole kuskil, ainuke tee ametikoolini on ülekoormatud rulluisutajate poolt.
- Kindlasti on linna vaja eraldi sõidurada jalgratturitele. Linnast väljasõiduteede äärde oleks vaja teid jalakäijatele ja jalgratturitele igas suunas.
- Osadel tänavatel puuduvad isegi kõnniteed, või on need korrast ära (veelombid, augud).
- Sõidaksin rattaga rohkem, kui seda oleks linna kuhugi panna, aga mul on ratas maal.
- Rattaparkla vahed ei sobi alati ratta laiusega.
- Rattateede ehituse asemel võiks sõiduteed korda teha.
- Väga ohtlik jalgrattaga sõita, proovige sõita läbi linna Pajusisse. Siis ei pea küsimustikku tegema!
- Asulast koju minnes tuleb liigelda kitsal teepeenral, kus rekkade liikumine äärmiselt tihe.

- Tallinn-Tartu mnt-l puksivad rekkad ratturid väga tee äärde. Pimedal ajal ei võeta maha kaugtulesid - see on väga pimestav.
- Teede olemasoluga peaks teadvustama ratturitele ka kaitsekiivri ja helkurite kandmise vajadust.
- Rattateid oleks väga vaja, saaks korralikult ja rahulikult tööle sõita. Ei oleks vaja karta, et suured autod sind alla ajavad.
- Rattatee oleks võimalus liiklust parandada!!
- Olete õigel teel, jalgrattateid ei saa kunagi olema liiga palju! Edu!
- Jalgrattateid on väga vaja! Turvalisusele mõjuks see hästi!
- Põltsamaa linnas peaks olema kindlasti rattateed neljal suunal: Pajusi mnt, Jõgeva mnt, Tartu mnt, Viljandi mnt.