

Töö number

2018-0064

Tellija

Põltsamaa Vallavalitsus

Lossi tn 9, 48104 Põltsamaa linn
Tel: 776 8550 info@poltsamaa.ee
Registrikood: 77000358

Konsultant

Skepast&Puhkim OÜ

Laki põik 2, 12915 Tallinn
Telefon: +372 664 5808; e-post: info@skpk.ee
Registrikood: 11255795;

Kuupäev

6.12.2019

Tallinn-Tartu maantee ruumimõju analüüs

Alusanalüüs Põltsamaa valla üldplaneeringu koostamiseks



Versioon **2**
Kuupäev **6.12.2019**
Koostanud: Anni Konsap, Kadri Vaher

Projekti nr 2018-0064

SKEPAST&PUHKIM OÜ

Laki põik 2

12915 Tallinn

Registrikood 11255795

tel +372 664 5808

e-mail info@skpk.ee

www.skpk.ee

SKEPAST & PUKIM



Sisukord

1.	SISSEJUHATUS.....	5
2.	OLEMASOLEV OLUKORD	7
2.1.	Adavere ja selle lähiümbrus.....	9
2.2.	Põltsamaa linn ja selle lähiümbrus.....	10
2.3.	Lustivere, Kaliküla, Neanurme ja Pikknurme	12
2.4.	Puurmani ja lähipiirkond	14
3.	PLANEERITAV OLUKORD	16
3.1.	Adavere ja selle lähiümbrus.....	16
3.2.	Põltsamaa linn ja selle lähiümbrus.....	18
3.3.	Lustivere, Kaliküla, Neanurme ja Pikknurme	20
3.4.	Puurmani ja lähipiirkond	23
4.	ETTEPANEKUD ÜLDPLANEERINGU KOOSTAMISEKS.....	25
5.	KASUTATUD KIRJANDUS	26

Lisad

- Lisa 1. Jõgeva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,9-183,0" põhijoonis

1. Sissejuhatus

Maantee mõju ühele omavalitsusele võib hinnata väga erinevatest aspektidest lähtuvalt – mõjust demograafiale (nt rändele), mõjust aeg-ruumiliste vahemaade muutumisele, mõjust looduskeskkonnale, mõjust rahvatervisele jms. Maantee võib omada mõju omavalitsusele, kui see on suure liikluskorraldusega, kuid madala läbilaskevõimega, halva tehnilise lahendusega või puudub hoopiski.

Põltsamaa valda läbib lääne-ida suunaliselt riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, poolitades Põltsamaa valla praktiliselt keskosast tinglikult Põhja-Põltsamaaks ning Lõuna-Põltsamaaks. 1. detsembril 2017. aastal kehtestati Jõgeva maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,9-183,0”¹ (edaspidi: maantee planeering) Planeeringu eesmärgiks on olemasoleva maanteetrassi vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Jõgeva maakonnas, sh tugimaantee nr 37 Jõgeva – Põltsamaa ühendus (Põltsamaa ümbersõit) trasside valik. Järelikult nähakse maantee planeeringuga ette olemasoleva maanteetrassi laiendamise ning uute liiklussõlmede väljaehitamise vajadus ja säilitatakse selleks ruumivajadus, reserveeritakse vajaminev maa.

Käesoleva analüüsi eesmärk on hinnata Tallinn-Tartu maantee ruumimõju Põltsamaa vallale. Analüüsi lähtekoht on maantee planeeringu elluviimisega kaasnevad muudatused ja mõjutused Põltsamaa valla ruumilises arengus, võrreldes olemasoleva situatsiooniga (täna olemasolev maantee tänases asukohas). Analüüsi lähtekohaks on hüpotees, et maanteest kaugenemine (aegruumiline kaugenemine) omab negatiivset mõju nii ettevõtlusele, erinevate teenuste kättesaadavusele kui ka elamualade atraktiivsusele, kuid maantee olemasolu parandab omakorda Põltsamaa valla ühendatavust teiste piirkondadega, luues soodsa kasvupinnase näiteks ettevõtluse arenguks. Nii negatiivse mõju leevendamiseks kui ka positiivsete mõjude intensiivistamiseks tuleb üldplaneeringu koostamisel arvestada maakasutuse planeerimisel maantee planeeringu elluviimisega ja käesolevas analüüsis sõnastatud järeldustega.

Analüüsi käigus hinnatakse:

1. Valla arengut soodustavat mõju, mis jaguneb:
 - a. Mõju valla elanikele ja elukeskkonnale
Analüüsi käigus hinnatakse liikumisteede võimalikku ajalis-ruumilist vähenemist, teenuste kättesaadavuse paranemist ning võimalike uute elukeskkondade avanemist maantee ja kogujateede väljaarendamisel.
 - b. Mõju ettevõtlusele
Hinnatakse ettevõtlus- ja tootmisalade kättesaadavust ja selle paranemist võrreldes olemasoleva olukorraga, sh liikumisteede võimalikku ajalis-ruumilist vähenemist ja Põltsamaa valla lähi- ja kaugemate piirkondade kättesaadavuse parandamist.
2. Valla arengut pärssivat mõju, mis jaguneb:
 - a. Mõju elanikele ja elukeskkonnale
Hinnatakse liikumisteede võimalikku ajalis-ruumilist pikenemist, teenuste kättesaadavust ja maanteekoridori laienemise ning liikluskorralduse muudatustega seonduvat barjääriefekti.

¹ Jõgeva maavanema 23.11.2012 korraldus nr 396. Jõgeva maakonnaplaneeringu kehtestamisega 01.12.2017 jäeti viidatud Tallinn-Tartu maantee joonehitise planeering kehtima.

Täiendavalt hinnatakse maantee koridoris seatud tingimuste mõju olemasolevatele või planeeritud elamualadele ja teistele maantee mõjust potentsiaalselt häiritud objektidele nagu puhkealad, koolid ja lasteaiad, muud sotsiaalasutused.

b. Mõju ettevõtlusele

Hinnatakse ettevõtlus- ja tootmisalade kättesaadavust ja selle muudatusi võrreldes olemasoleva olukorraga, sh liikumisteedade võimalikku ajalis-ruumilist pikenemist.

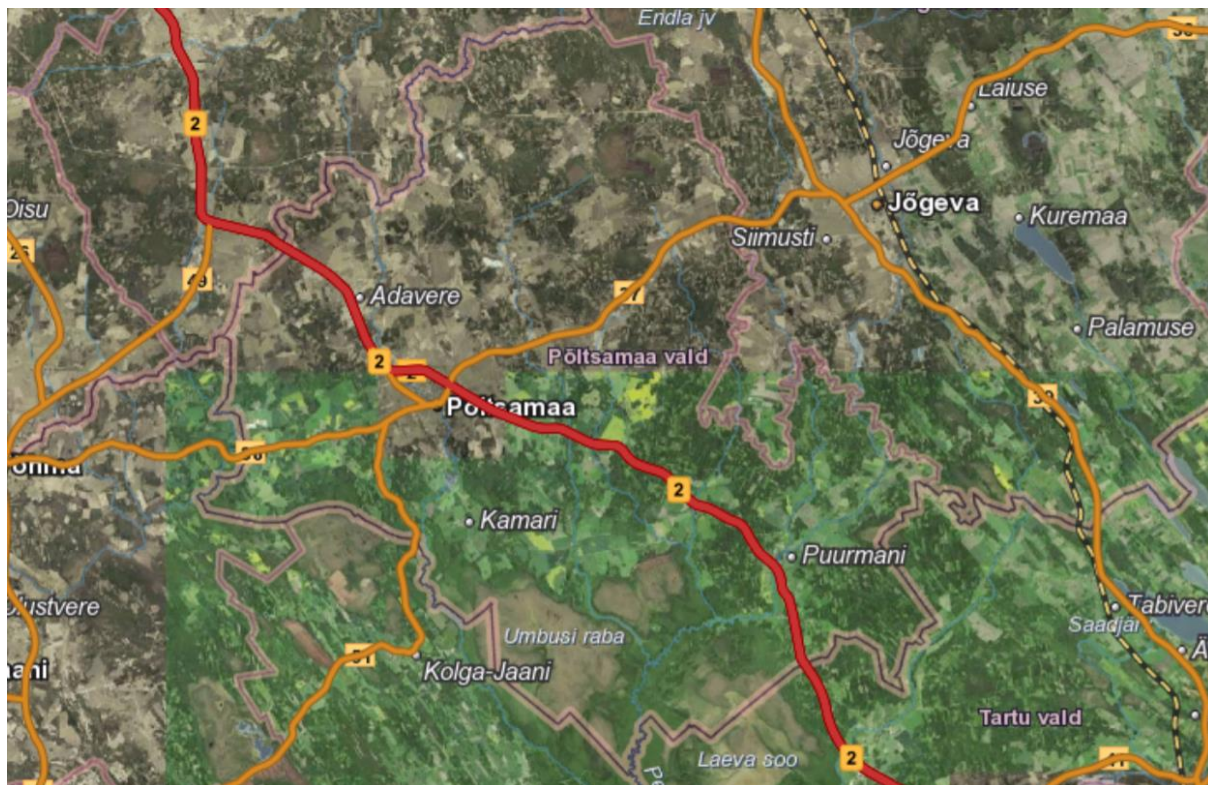
Täiendavalt hinnatakse maantee koridoris seatud tingimuste mõju olemasolevatele tootmis- ja ärimaadele.

Mõju rohevõrgustikule ja selle toimimisele analüüsitakse Põltsamaa valla rohevõrgustiku analüüsi koostamise käigus.

Analüüs tugineb olemasolevatel andmetel, uuringutel, planeeringutel ja teistel arengudokumentidel.

2. Olemasolev olukord

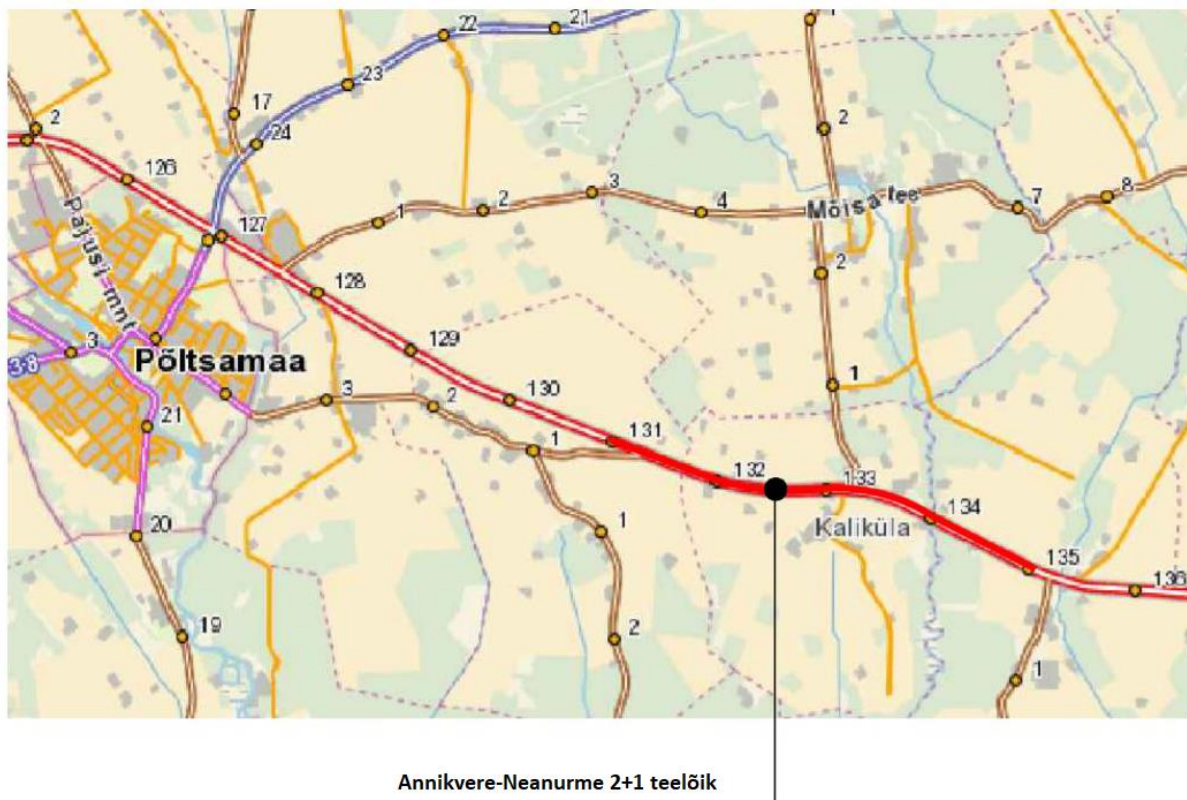
Riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee läbib Põltsamaa valda ca 39 km ulatuses Puiatu külast valla idapiiril kuni Altnurga küalani valla kaguosas. Tinglikult poolitab Tallinn-Tartu maantee valla kaheks – Põhja- ja Lõuna-Põltsamaaks, kus linnalise asustusega Põltsamaa linn jääb ühele poole ning enamjaolt maalise asustusega osa omavalitusest teisele poole maantee trassi.



Joonis 1. Tallinn-Tartu maantee asukoht Põltsamaa vallas. Allikas: Maa-amet

Tallinn-Tartu maantee on Põltsamaa valla osas täna valdavalt 1+1 maantee järgmiste töös olevate või juba valminud laiendustega:

- Annikvere–Neanurme teelõigu 2+1 möödasõidualad (valmis) 4,1 km teelõigul. Põltsamaa-Tartu teelõigule km 127-182 rajatavatest möödasõidualadest on km 131,0-135,1 asuv Annikvere–Neanurme 2+1 sõiduradadega teelõik esimene. Liiklusohutuse taseme tõstmiseks ehitati 2+1 sõidurajaga möödasõidualad ja tagasipöörete lahendused juurdepääsu tagamiseks keskpäirdega eraldatud aladele. Laupkokkupõrgete vältimiseks paigaldati vastassuunalisi sõidusuundi eraldav pörkepiire ja ehitati ümber ristmikud. Liiklusohutuse tagamiseks likvideeriti dubleerivad mahasõidud. Ehitati uued juurdepääsuteed ning tagasipöördekohad kohaliku liikluse ühendamiseks olemasoleva teedevõrgustikuga ja juurdepääsuks teeäärsetele kinnistutele.



Joonis 2. Annikvere-Neanurme 2+1 möödasõidualad km 131-135 km. Allikas: Skepast&Puhkim OÜ, Maanteeamet

- Pikknurme-Puurmani 2+1 möödasõidualad (ehitamisel). Tallinn-Tartu maantee km 142,2-146,9 ehk 4,7 km pikkusel teelõigul rajatakse 2+1 möödasõidualadega tee keskkiiretega. Ehitatakse uued juurdepääsuteed ning tagasipöördekohad, kohaliku liikluse ühendamiseks olemasoleva teedevõrgustikuga ja juurdepääsuks teeäärsetele kinnistutele.



Joonis 3. Pikknurme-Puurmani 2+1 möödasõidualad (ehitamisel) km 142.2-146,9. Allikas: Maanteeamet

Põltsamaa valda tervikuna vaadeldes saab väita, et valdavad elamu-, äri- ja tootmispiirkonnad paiknevad Tallinn-Tartu maantee vahetus läheduses. Järelikult on nii ettevõtlus kui ka elukeskkond Põltsamaa vallas väga tihedalt seotud Tallinn-Tartu maantee olemasoluga, selle kasutusvõimalustega, selle positiivsete või negatiivsete mõjutustega.

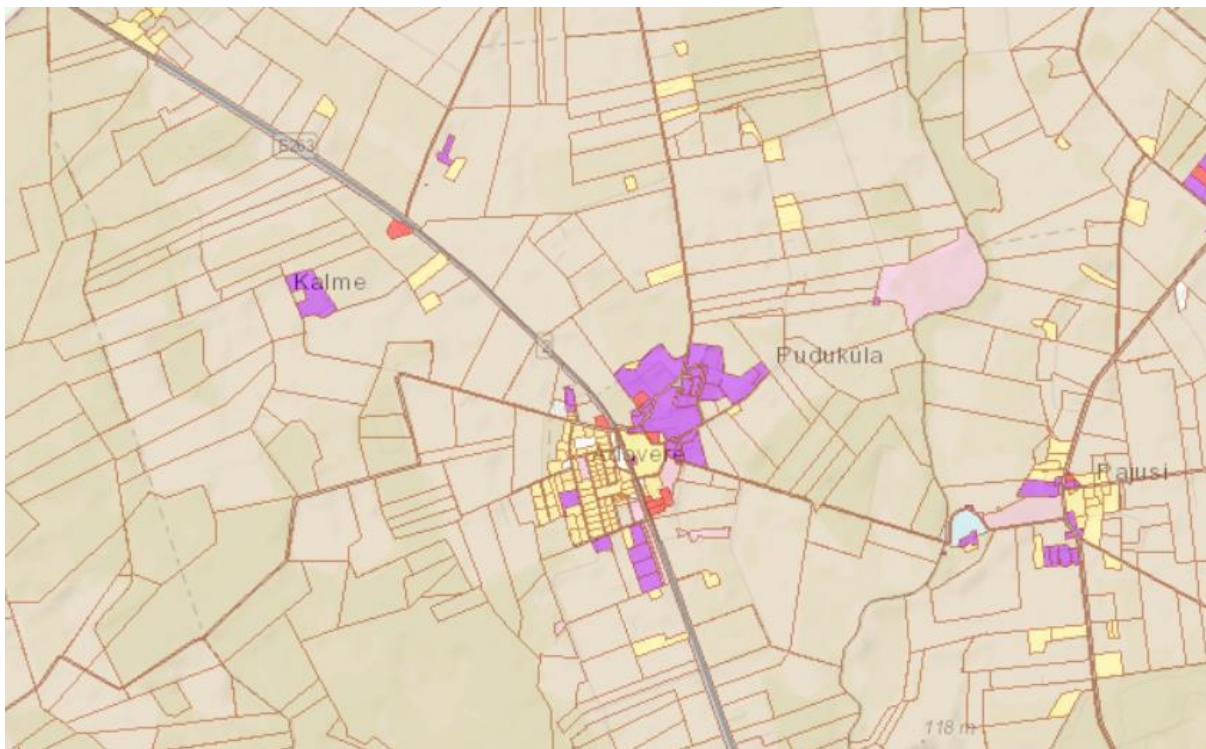
Ärile või tootmisele ning elamualadele kaasnevad tegurid seoses Tallinn-Tartu maanteega on erinevad – ühele on tegemist pigem tegevust soodustava, teisele pigem head elukeskkonda pärssiva iseloomuga objektiga (müra, vibratsioon, õhusaaste jms). Sellele vaatamata võib tänases Põltsamaa valla maakasutusmustris näha nii ettevõtluse kui ka elamualade lähedat seotust Tallinn-Tartu maanteega.

2.1. Adaveres ja selle lähiümbrus

Adaveres ilmneb selgelt, et suuremad tootmisüksused on koondunud maantee ümbrusesse ning omavad täna otsest peale- või mahaõitu maanteelt, mistõttu on tagatud kiire maanteeühendus nii Tallinna kui ka Tartuga, tagades seeläbi olulise arengueelise logistiliselt hea asukoha tõttu. Suuremad ettevõtted piirkonnas on Tallinn-Tartu maanteega ühendatud Puiatu tee või Kooli tee kaudu ning jäävad valdavalt Tallinn-Tartu maanteest põhja poole. Adaveres asub Tallinn-Tartu maantee ääres ka populaarse külastuskohana tankla.

Elamualad jäävad Adaveres maanteest enamjaolt lääne poole ja omavad ligipääsu Tallinn-Tartu maanteele Aia, ja Välja teede kaudu.

Maanteest ida pool, kohe maantee ääres asub Adaveres Põhikool.



Joonis 4. Olemasolev maakasutus Tallinn-Tartu maantee vahetus läheduses Adaveres ja selle lähiümbruses. (Katastriüksuste sihtotstarve: kollane – elamuala; punane – ärimaa; lilla – tootmismaa)

Maha- ja/või pealesõit Tallinn-Tartu maanteele on nii ettevõtetele kui ka elanikele tagatud ca 300 – 400 m ulatuses. Maantee tekitab Adavere alevikus vähest barjääriefekti, kuna maantee ületus on võimalik, kuigi kiiruspiirangu 70 km/h tõttu ohtlik.

2.2. Põltsamaa linn ja selle lähiümbrus

Suurimat ruumimõju juba olemasoleva maanteekoridori näol omab Tallinn-Tartu maantee Põltsamaa linnas ja selle lähiümbruses, kuna maantee asub täpselt linnaservas, kesklinnast ca 1 km kaugusel, andes seega kiire ja ohutuma autotranspordi ja ühistranspordi ühendusvõimaluse nii Tallinna, Tartu kui ka maakonnakeskuse Jõgevaga. Põltsamaa linna halduspiir jookseb paralleelselt Tallinn-Tartu maanteega.

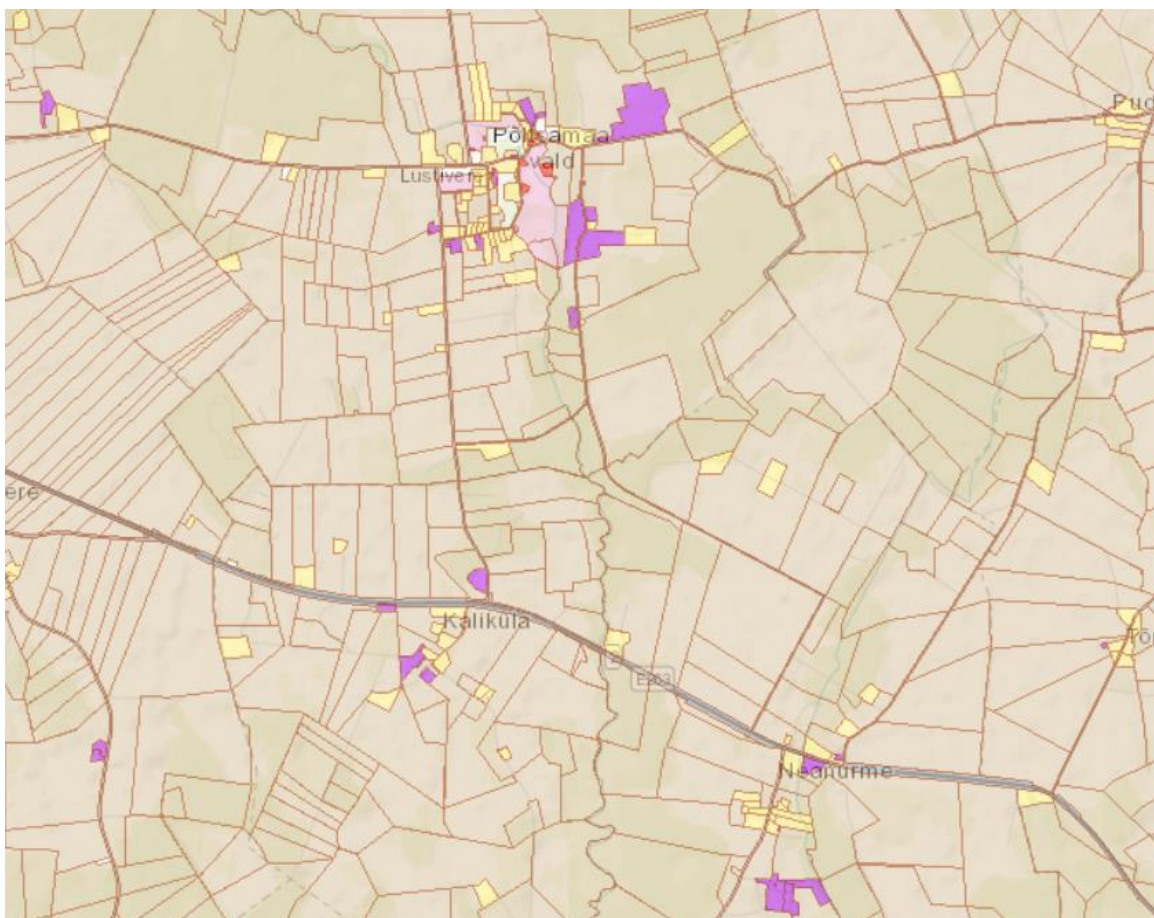
Oluliseks logistiliseks punktiks on riigitee nr 2 ja riigitee nr 37 Jõgeva-Põltsamaa ristis asuv Puhu rist, kus asub mitmeid tanklaid ja teisi ettevõtteid. Puhu ristis on maantee kiiruspiirang 50 km/h, soodustades teenuste kasutamist ja võimalusel ka Põltsamaa linna külastust. Madalam kiiruspiirang vähendab transiitliikluse osakaalu.

Põltsamaa linna on täna Tallinn-Tartu maanteelt neli suuremat ligipääsu – Põltsamaa-Võhma linna läänesuunalise sissesõiduna, Põltsamaa-Pajusi-Luige tee loodesuunalise sissesõiduna, Jõgeva maantee põhjasuunalise sissesõiduna ning Annikvere-Põltsamaa tee idasuunalise sissesõiduna. Kõikidelt suundadelt on tagatud sissesõit linna mahasõiduraja kaudu. Annikvere-Põltsamaa tee ja

2.3. Lustivere, Kaliküla, Neanurme ja Pikknurme

Lustivere, Kaliküla ja Neanurme piirkonnad on peamiselt hajaasustatud asustustruktüüri, hõlmates endas vähemal määral elamualasid ning peamiselt põllumajanduslikke tootmisüksusi loomakasvatuse lautade näol. Lustiveres asub põhikool. Lustivere on Kaliküla-Lustivere tee kaudu otseses ühenduses Tallinn-Tartu maanteega.

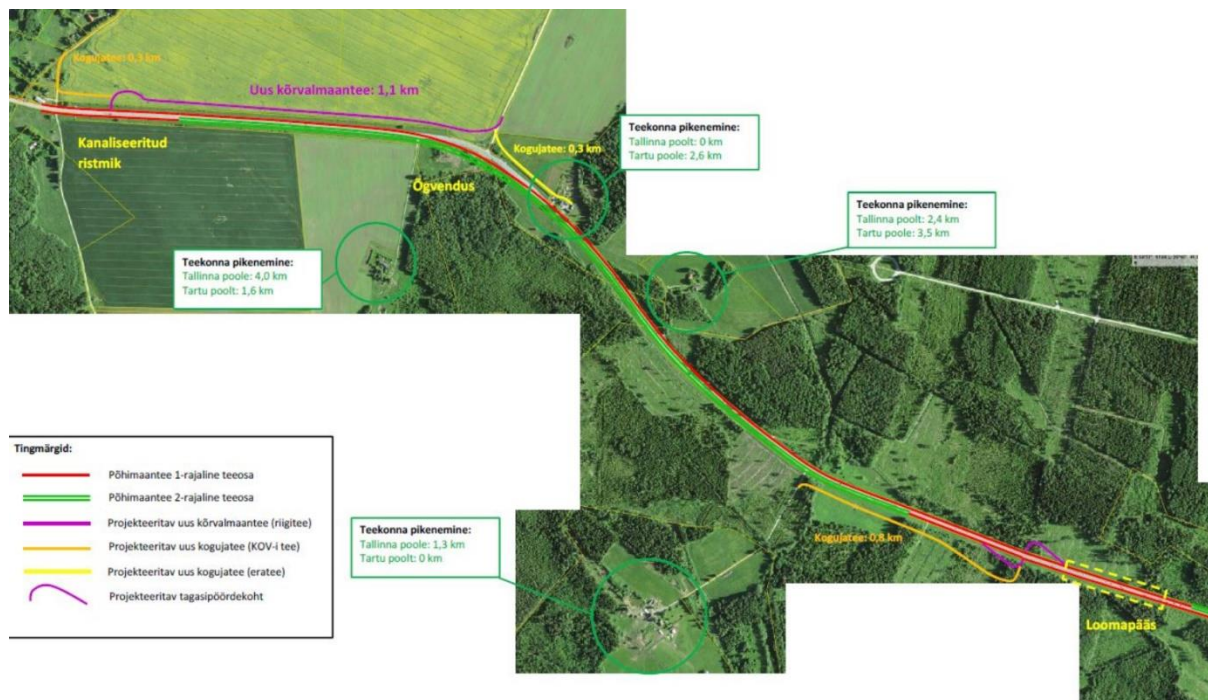
Elamualad paiknevad peamiselt maantee servas. Mahasõidu lahendus Lustivere teelt maanteele on muudetud oluliselt Annikvere-Neanurme 2+1 lahenduse ehituse käigus, kuid peamiselt liiklust ohutumaks muutes, ilma ühendusteid pikendamata.



Joonis 6. Olemasolev maakasutus Tallinn-Tartu maantee vahetus läheduses Lustiveres, Kalikülas ja Neanurmes ning nende lähiümbruses. (Katastriüksuste sihtotstarve: kollane – elamuala; punane – ärimaa; lilla – tootmismaa)

Täna Tallinn-Tartu maantee koridor ei oma olulist barjääriefekti antud piirkonnas, kuna arvestab olemasoleva maakasutusstruktuuriga.

Neanurme-Pikknurme vahelisele maanteelõigule on analüüsi koostamise ajal projekteerimisel 2+1 möödasõidualade lahendus, mille käigus likvideeritakse muuhulgas dubleerivad mahasõidud ning ehitatakse uued juurdepääsuteed ning tagasipöördekohad, kohaliku liikluse ühendamiseks olemasoleva teedevõrgustikuga ja juurdepääsuks teeäärsetele kinnistutele. Piirkonda jäävatele üksikelamutele või väiksematele elamualadele pikenevad kogujateede rajamise kaudu teepikkused nii Tallinna kui ka Tartu suunas. Olemasolevat maakasutust kavandavad lahendused piirkonnas ei muuda.

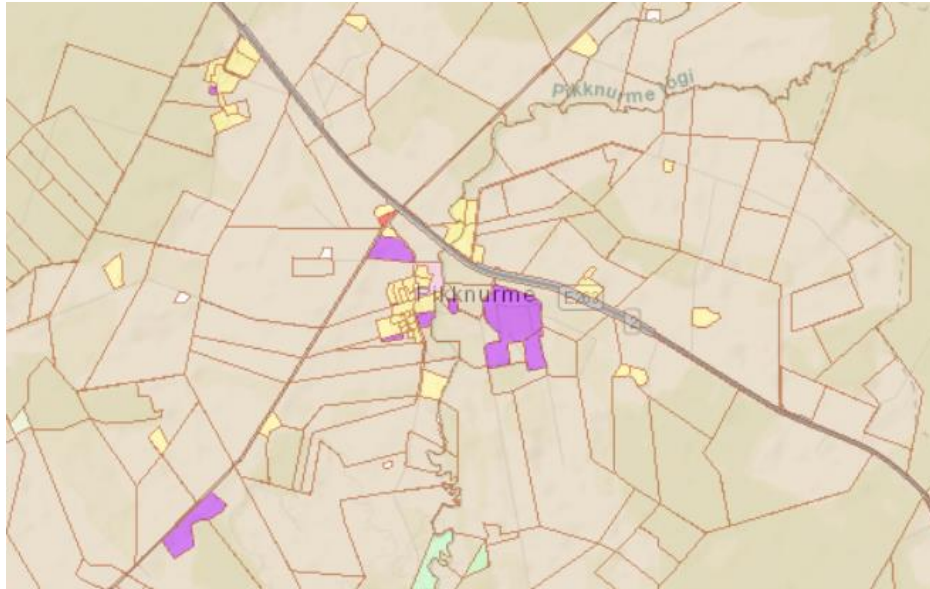


Joonis 7. Kavandatav Neanurme-Pikknurme 2+1 projektlahendus. Allikas: Maanteeamet³

Pikknurmes asub suurfarm, mis omab otsest ühendust Tallinn-Tartu maanteele, ilma lisarajata. Suurfarmi keskus asub Puurmanis, mistõttu on täna otsene ühendus Tallinn-Tartu maanteega hädavajalik ühendustee ettevõtte toimimiseks. Väiksemaid ühendusteid kasutada ei ole võimalik.

Pikknurmes paiknev elamute piirkond omab täna ühendust Tallinn-Tartu maanteega läbi Pikknurme-Põltsamaa tee.

³ vt lähemalt <https://www.mnt.ee/et/ehitus/neanurme-pikknurme-21-moodasoidualade-ehitus>

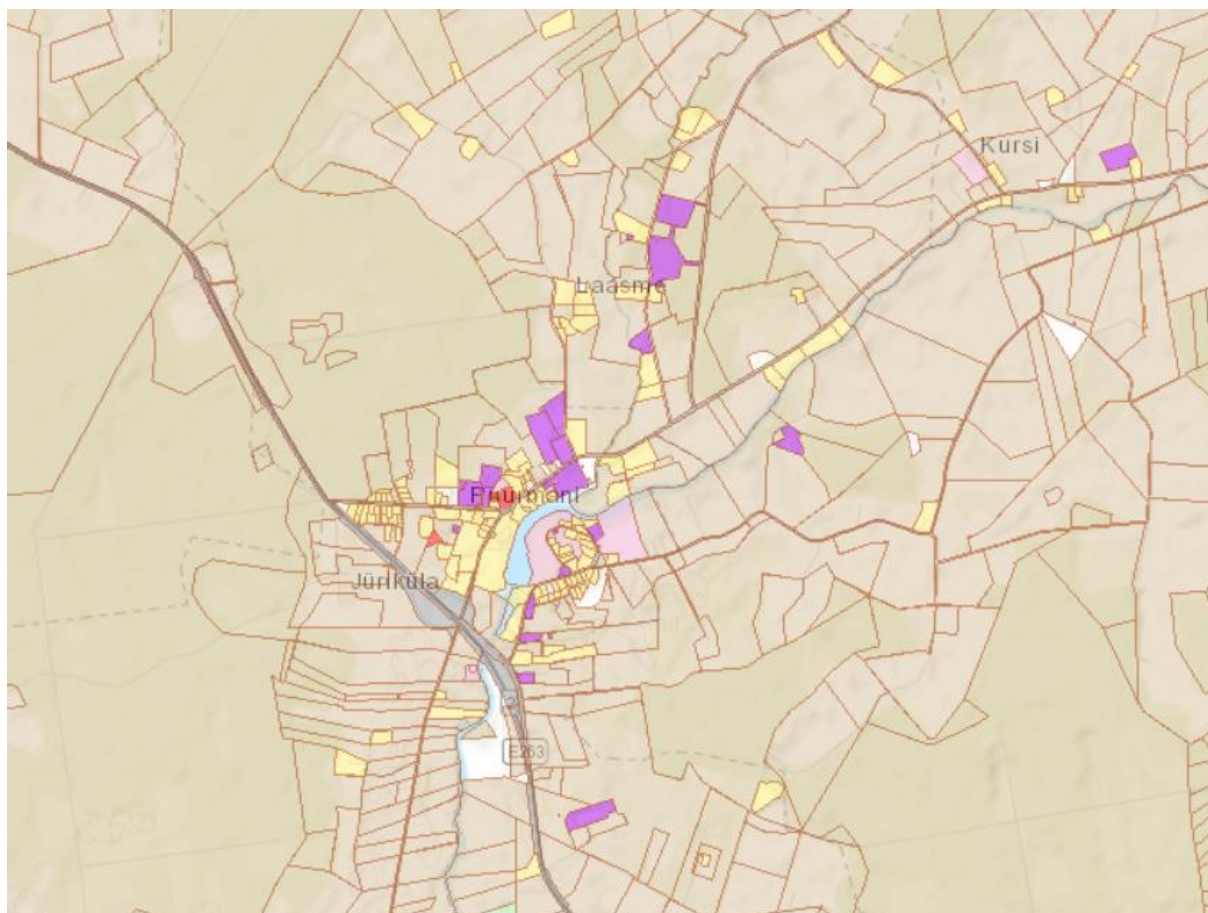


Joonis 8. Olemasolev maakasutus Tallinn-Tartu maantee vahetus läheduses Pikknurmes ja selle lähiümbruses. (Katastriüksuste sihtotstarve: kollane – elamuala; punane – ärimaa; lilla – tootmismaa)

2.4. Puurmani ja lähipiirkond

Puurmani alevikust viib Tallinn-Tartu maantee mööda 2007. aastal valminud maanteeviadukt. Ligipääs alevikule maanteelt ja vastupidi on kavandatud läbi mitmetasandilise ristmiku. Täiendavalt on sissesõit Puurmani alevikku tagatud Tallinna maantee kaudu, mis jääb Puurmani viaduktist ca 300 meetrit Tallinna poole.

Puurmani on Põltsamaa linna kõrval Põltsamaa valla oluline keskus, kus lisaks suhteliselt laiaulatuslikule elamualale paikneb ka lastead, olulise külastusobjektina Puurmani mõis ning Puurmani Põllumajandusühistu tootmiskeskus, mille suurfarm asub omakorda Pikknurmes. Nii nagu Põltsamaa linn, omab ka Puurmani aleviku jaoks Tartu linna suhtelise lähedusse tõttu (ca 40 km) suurt tähtsust Tallinn-Tartu maantee kiire ühendus ja hea kättesaadavus.



Joonis 9. Olemasolev maakasutus Tallinn-Tartu maantee vahetus läheduses Puurmannis ja selle lähiümbruses. (Katastriüksuste sihtotstarve: kollane – elamuala; punane – ärimaa; lilla – tootmismaa)

3. Planeeritav olukord

Novembris 2012 kehtestatud Jõgeva maakonnaplaneeringut täiendava joonehitise planeeringu „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,9-183,0” eesmärgiks on olemasoleva maanteetrassi vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele. Kohaliku liikluse jaoks on I klassi nõuetest tulenevalt olulisimaks peale- ja mahasõitude sulgemine, mis võib kohati liikumisteede pikkust võrreldes tänase seisuga oluliselt pikendada. Kaugus maanteest mõjutab enim ettevõtlust.

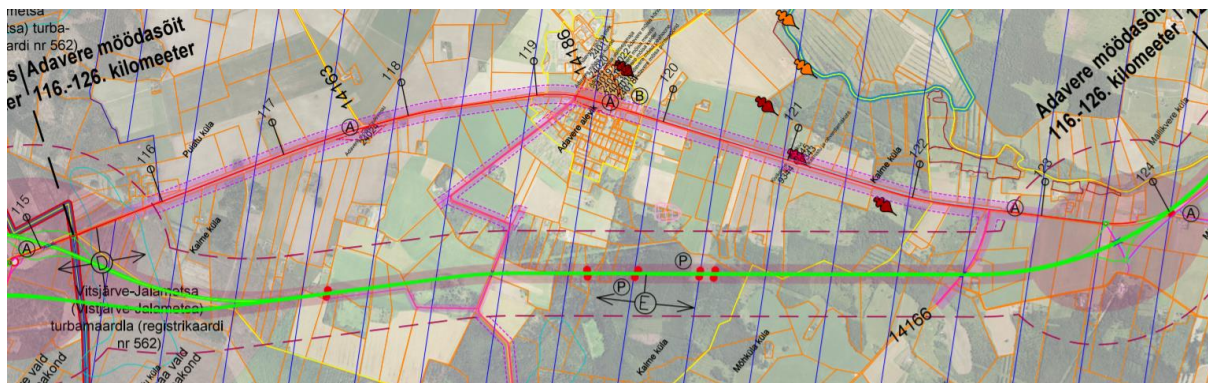


Joonis 10. Väljavõte maantee planeeringu põhijooniselt Põltsamaa valda puudutavas osas.

Teemaplaneeringu kohaselt tuleb kõik olemasolevad ristumised maanteega tuleb sulgeda või ümber ehitada risteteks või eritasandilisteks ristmikuteks. I klassi maanteelt mahasõit ristmikule või ristmikult pealesõit I klassi maanteele toimub vaid parempöörtega. Kogujateede ristumine I klassi maanteega koos ühelt teelt teisele saamise võimalusega toimub kas ainult parempöördega või eritasandilise ristmikuna. Kogujateede ristumine I klassi maanteega ilma ühelt teelt teisele saamise võimaluseta toimub eritasandilise ristega. Juurdepääs katastriüksustele toimub läbi ristmike ja kogujateede, I klassi maanteelt ei ole võimalik tagada vahetut juurdepääsu katastriüksusele.

3.1. Adavere ja selle lähiümbrus

Adavere möödasõit kulgeb valdavalt uues trassikoridoris. Olemasolev maantee jääb kohalikuks liikluseks koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse ehitusprojekti koostamise käigus. Teemaplaneeringus on sätestatud tingimus tagada mööda olemasolevat maanteetrassi jalg- ja jalgrattate Adaverest kuni Põltsamaa linnani.



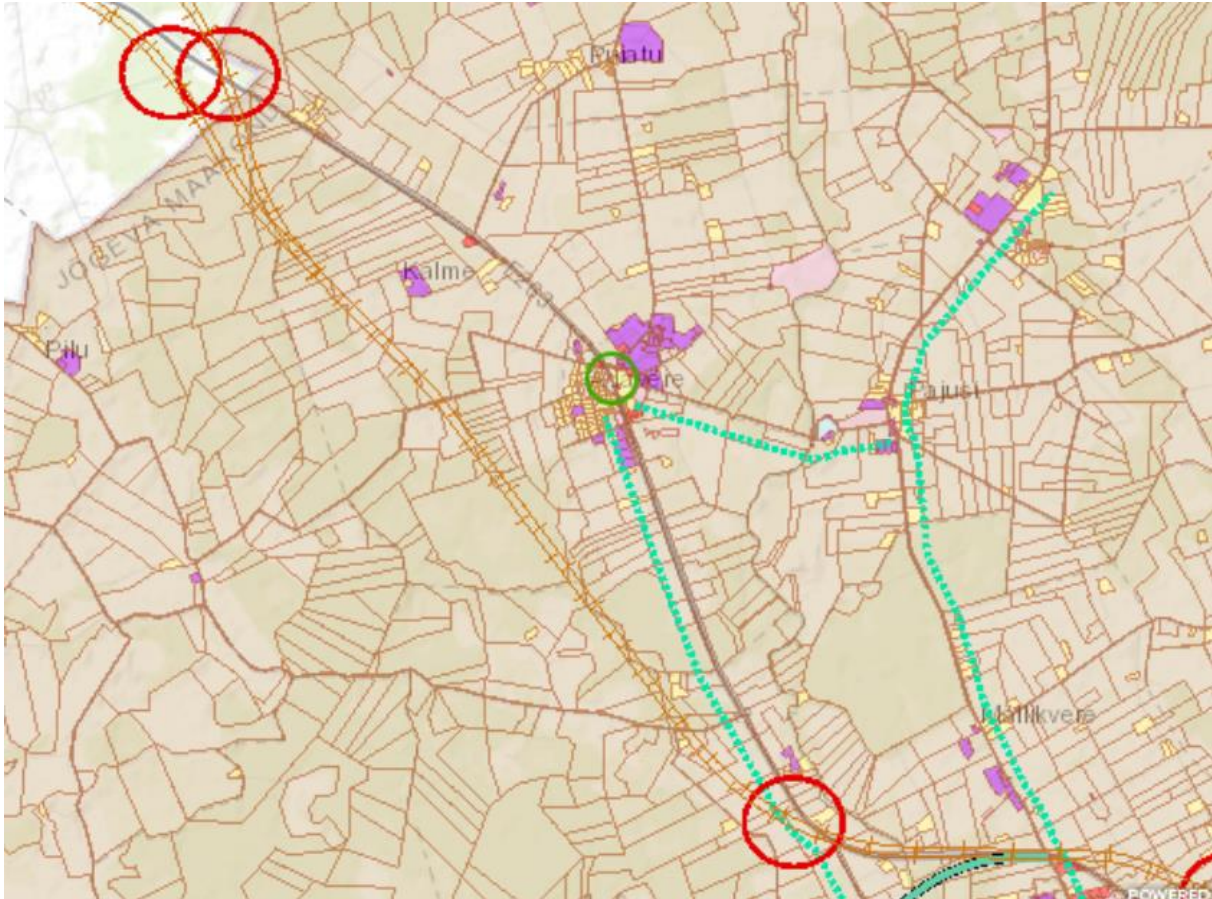
Joonis 11. Adavere möödasõit. Maakonnaplaneeringuga kavandatud ümbersõidu koridor roheline joon.

Adavere möödasõidu peamiseks eesmärgiks on suunata transiitliiklus Adavere asulast eemale. Teemaplaneeringu mõjuhindamise tulemustel on tõdetud, et maanteetrassi asutusest eemaleviimine on positiivne, kuna uues asukohas ei läbi maantee enam elumumaid ning ei tekita barjääriefekti, saavutades elukeskkonna parema kvaliteedi. Pigem tekitab seda tänane trassikoridor, kuna maantee läbib asulat ning kiiruspiirang 70 km/h ei taga asula erinevate osade – nt elumuala ja kooli vahel liikudes – ohutust.

Negatiivse mõjuna on ka teemaplaneeringu KSH välja toonud kinnisvara väärtuse languse, sest tee on kavandatud valdavalt uude asukohta. Antud järeldus on elukondliku kinnisvara kontekstis kaheldav, kuid tootmis- ja ärimaade suhtes tõenäoline.

Uue asukohaga kaasneb negatiivne mõju eelkõige väljakujunenud ettevõtluskeskkonnale. Kuigi tootmisettevõtete jaoks olukord oluliselt ei muutu – teekond mitmetasandiliste ristmikenii Tallinna kui ka Tartu suunal ei pikene. Pigem on negatiivne mõju suunatud Adavere alevikus paiknevatele tanklatele, poodidele jmt teenindusettevõtetele, kelle käibest olulise osa moodustavad tänasel Tallinn-Tartu maantee trassil liiklejad. Teemaplaneeringu alusuuringute tulemusena väheneb liiklus olemasoleval trassil 60-65%, mis tähendab ka täna Adaveres tegutsevatele ettevõtetele olulist vähenemist klientuuris.

Hinnates olemasolevat maakasutust ja tegevusi Adaveres ning vaadeldes maantee planeeringuga kavandatavaid muudatusi, tuleb asuda seisukohale, et õgvenduse rajamine muudab oluliselt Adavere ruumilist arengut.



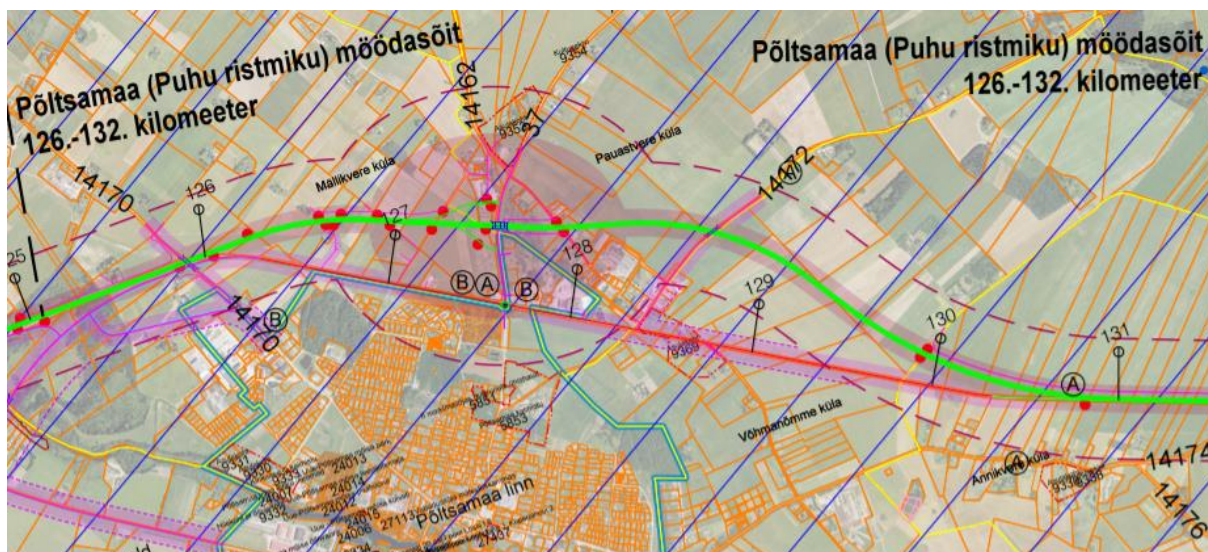
Joonis 12. Teemaplaneeringuga kavandatavad muudatused Adaveres ja selle lähimbruses võrrelduna olemasoleva maakasutusega

Adavere säilitab või pigem kasvatab oma väärtust hea elukeskkonnana, kuna väheneb tänasest maanteekoridorist lähtuv negatiivne mõju (müra, vibratsioon, ohtlikkus). Liiklustiheduse vähenemisega kasvab parem ühendus Adavere erinevate osade vahel, mis täna on teineteisest maantee poolt ära lõigatud – näiteks teekond peamisest elamute piirkonnast koolini. Samas ettevõtluskeskkond, ennekõike väikeettevõtluse näol sureb Adavere alevikus tõenäoliselt välja. See toetub täna tanklate ja poodide näol primaarselt transiitliiklusele. Seega võib Adaveres teemaplaneeringu realiseerimisega ennustada olulisi muudatusi ruumistruktuuris ja aleviku edasises arengus.

3.2. Põltsamaa linn ja selle lähimbrus

Oluliselt teistsuguseks ei kujune olukord ka Põltsamaa möödasõidu kavandamise korral. Maantee planeeringus on välja toodud, et kui Tallinn – Tartu suunaline möödasõit kavandatakse, langeks sellele umbes 60 – 65% liiklusvoost, ülejäänud jääks olemasolevale maanteelõigule. Teisisõnu jaguneks möödasõidule 8000 kuni 8800 a/ööp ja olemasolevale trassile jääks 3500 kuni 4300 a/ööp. Tipptunni liikluse puhul kujuneb liiklussageduse jaotus tõenäoliselt veelgi ebaühtlasemalt ehk 70%/30%, mis liiklussagedustena oleks vastavalt 1565 a/h ja 670 a/h. Kuna ka siin on sõidusuundade ebaühtlus tiptundidel väga suur, siis teenindustaseme tagamiseks tuleb ka

möödasõit kavandada I klassi maantee nõuete kohaselt. Põltsamaa läänepoolsele möödasõidule võiks tänase teabe põhjal väita, et 2040. aasta liiklussageduse tasemel kandub sinna liiklust erinevatele lõikudele vahemikus 450 – 640 a/ööp ja tiptundidel jääks see tasemele alla 100 a/h.



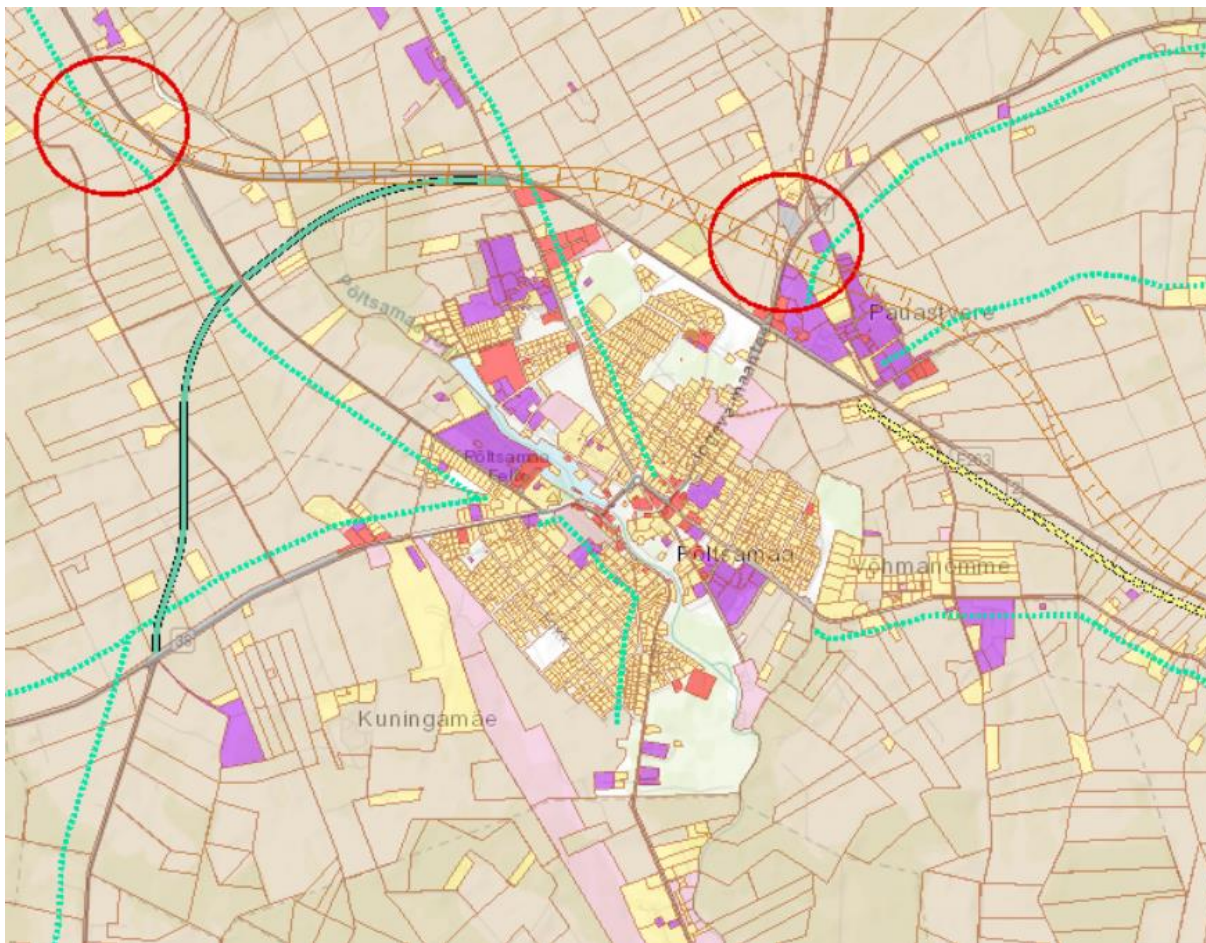
Joonis 13. Põltsamaa möödasõit. Maakonnaplaneeringuga kavandatud Põltsamaa möödasõit – roheline joon.

Ka Põltsamaa möödasõit on valdavalt uues teekoridoris. Olemasolev maantee jääb kohalikuks liikluseks koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse tee ehitusprojekti koostamise käigus.

Õgvenduse peaeesmärgiks on liikluse eemale viimine Põltsamaa linnast. Planeeringu mõjuhindamise tulemused näevad ette, et õgvenduse negatiivne mõju kaasneb sellega, et enamus kohalikel elanikel tuleb senine liikumisskeem ümber kujundada. Samuti on keeruline liikluskeem ehitusperioodil, kuna suurem osa ehitatavast teelõigust asub vanas teekoridoris. Nõrk negatiivne mõju võib kaasneda ka väljakujunenud ettevõtluskeskkonna toimimisega, kuna trass kulgeb Põltsamaa linna olemasoleva trassi äärsetest ettevõtlusaladest eemal. Arvestades aga rajatava mitmetasandilise ristmiku asukohta, ei raskendata oluliselt ligipääsu Põltsamaa linnale.

Uue asukohaga kaasneb negatiivne mõju eelkõige olemasolevate teenindusettevõtetele. Negatiivne mõju on suunatud Puhu risti paiknevatele tanklatele, Põltsamaa linnas tegutsevatele poodidele jmt teenindusettevõtetele, kelle käibest olulise osa moodustavad tänasel Tallinn-Tartu maantee trassil liiklejad. Teemaplaneeringu alusuuringute tulemusena väheneb liiklus olemasoleval trassil 60-65%, mis tähendab ka täna Põltsamaa linnas ja Puhu risti tegutsevatele ettevõtetele olulist vähenemist klientuuris.

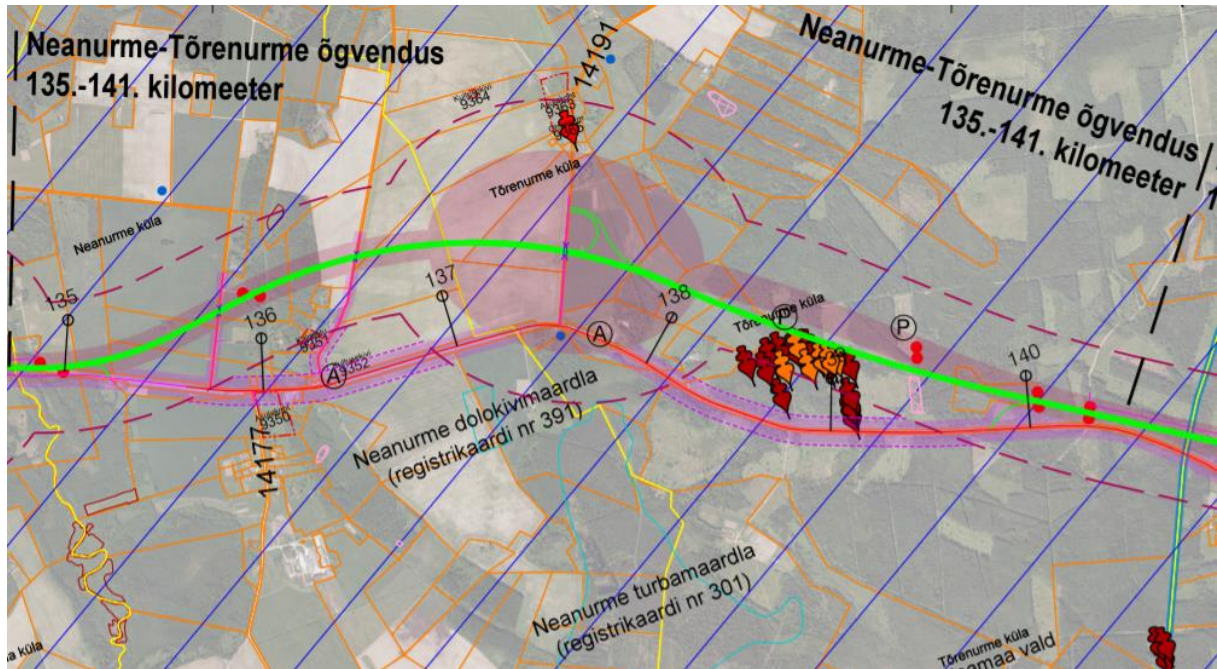
Trassikoridori realiseerimine avaldab kindlasti mõju Puhu risti asuvatele tootmisettevõtetele, ennekõike nende laienemisvõimaluste osas. Õgvendus ja Puhu risti kavandatud mitmetasandiline ristmik nõuab paratamatult füüsilist maad, mis planeeringulahenduse järgi hõlmab ka täna olemasolevaid tootmismaid. Seega tuleks soodustada äri- ja tootmismaa laiendamist Põltsamaa linna suunas, säilitades aga vajaliku puhvertsooni olemasolevate elamualade vahel.



Joonis 14. Teemaplaneeringuga kavandatavad muudatused Põltsamaa linna lähikümbruses

3.3. Lustivere, Kaliküla, Neanurme ja Pikknurme

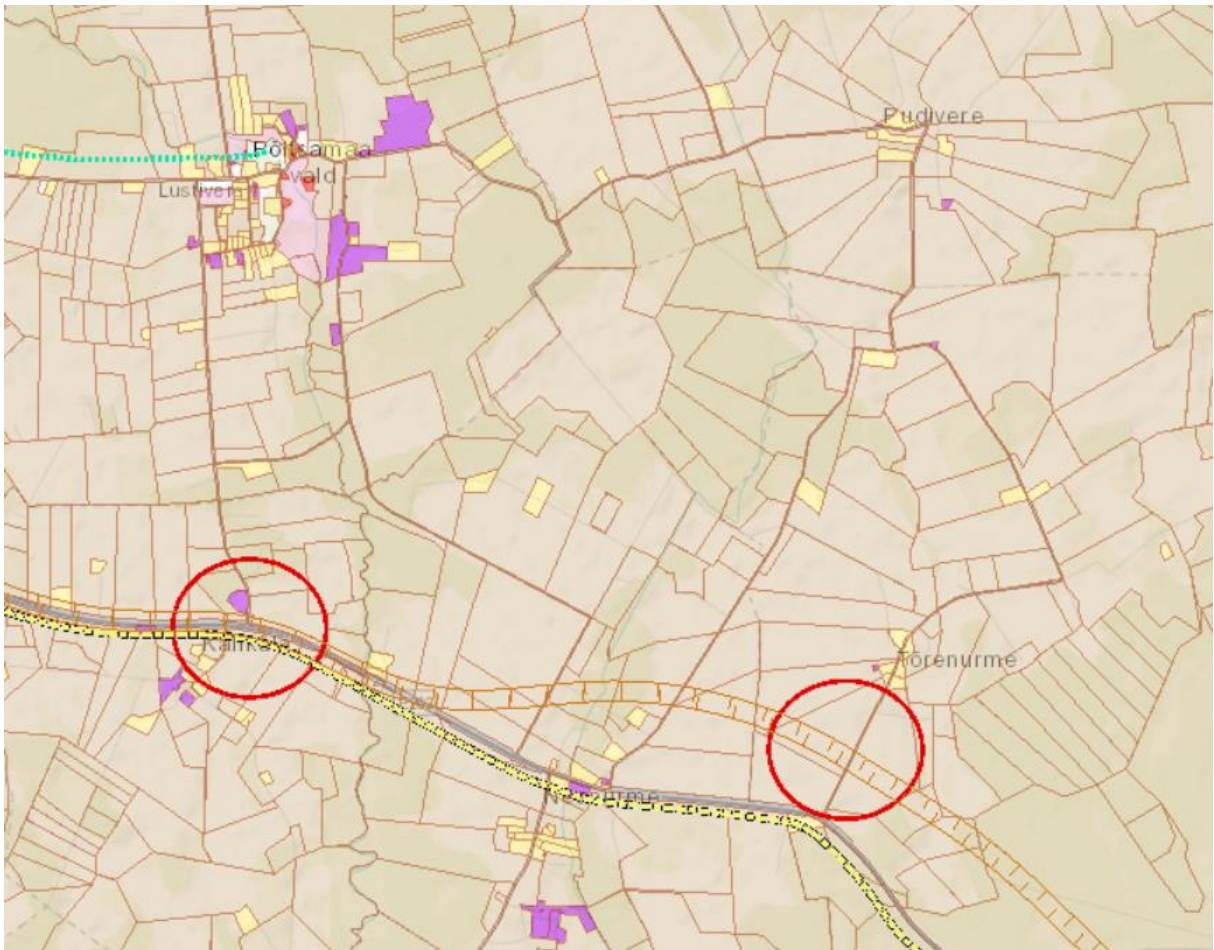
Neanurme-Tõrenurme õgvendus on valdavalt uues teekoridoris ning seondub sellele eelneva Kaliküla eritasandilise rismiku lahendusega. Olemasolev maantee jääb kohalikuks liikluseks koos jalgratta- ja jalgteega, mille vajadus määratakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus.



Joonis 15. Planeeringuga kavandatud Neanurme-Tõrenurme õgvendus. Maakonnaplaneeringuga kavandatud õgvendus – roheline joon.

Lustivere, Kaliküla ja Neanurme piirkonna jaoks tähendab kavandatav trassikoridor, eritasandilised ristmikud ning õgvenduse lahendus mitmeid muudatusi olemasolevas ruumistruktuuris. Trassikoridori realiseerimisel muutub nõ maantee kättesaadavus Kaliküla ja Neanurme elanike ning ettevõtete jaoks, kuna peale- ja mahaõidud suletakse ning nii Tallinna kui ka Tartu suunal tuleb maanteele läheneda läbi kogujateede ning eritasandiliste ristmike.

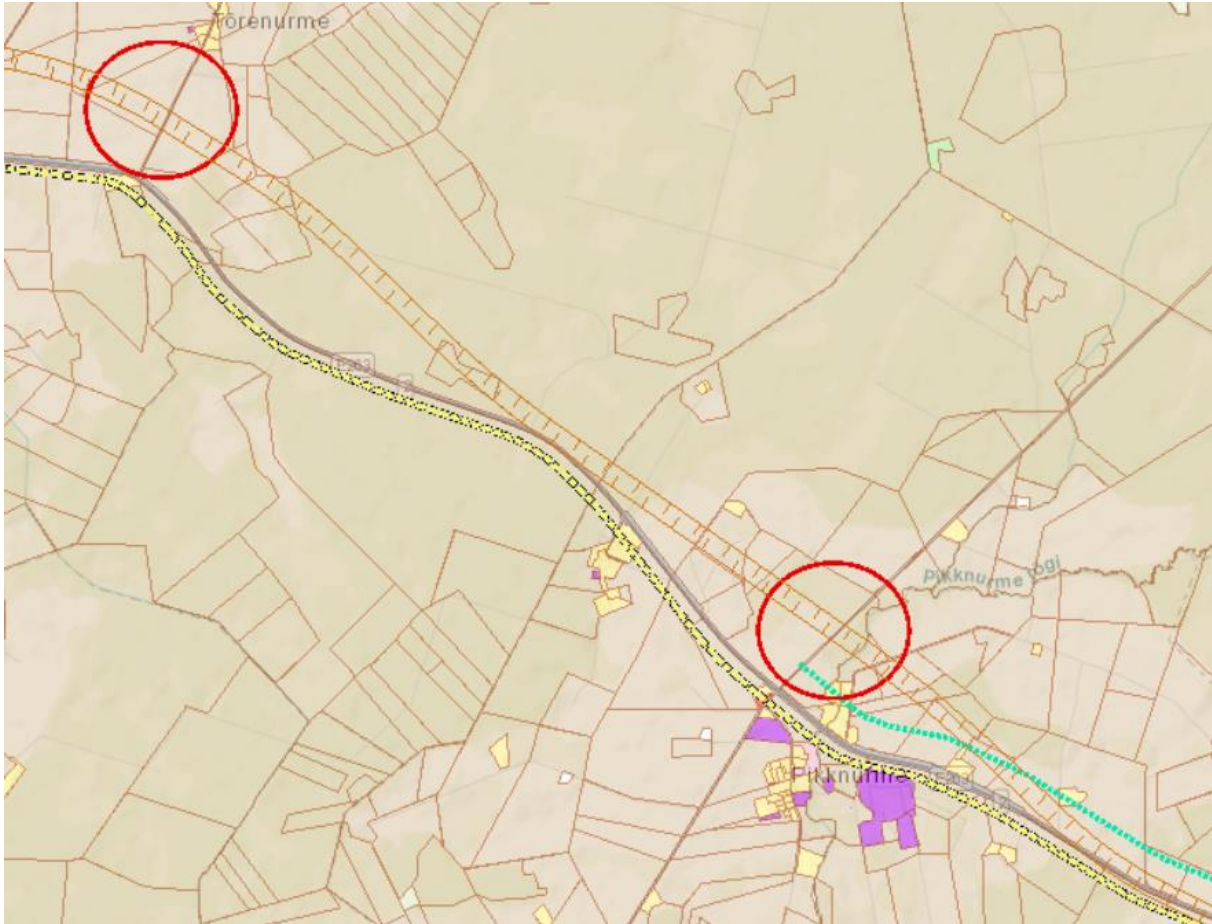
Lisaks kaasneb kavandatava õgvendusega piirkonnas kindlasti barjääriefekt, kus Kaliküla ja Neanurme ühendus Lustiverega muutub. Lustiveres asub muuhulgas ka põhikool. Seega peavad kohalikud elanikud kindlasti arvestama olulise muudatusega liikluskorralduses.



Joonis 16. Teemaplaneeringuga kavandatavad muudatused Lustivere, Kaliküla, Neanurme piirkonnas

Neanurme-Pikknurme lõigus on trassikoridor viidud uuele teele, möödudes Pikknurme külast. Maanteetrassi möödaviimine elamualadest avaldab positiivset mõju elukeskkonnale, kuid negatiivset mõju ettevõtlusele. Teiste hulgas asub Pikknurme külas Puurmani alevikus paikneva põllumajandusettevõtte suurfarm, kelle ühendus nõ peamajaga pikeneb oluliselt – varasema otseühenduse asemel tuleb läbida Pikknurme eritasandiline ristmik. Maanteetrassi möödaviimine täna veidi kompaktsema hoonestusega aladest, milline on ka Pikknurme küla, tähendab kindlasti maalise maakasutusmustrit hoogustumist Põltsamaa vallas, kus tänased kompaktsema hoonestusega alad enam ei tihene. Ettevõtluskeskkond koondub eritasandiliste ristmikute lähedusse, kus seda tuleks ka soodustada.

Elukeskkonna säilimiseks Pikknurme külas tuleks ette näha kergliiklustee nii Puurmani kui ka Põltsamaa linna suunal, tagamaks vahepealsete külade ligipääs teenustele.



Joonis 17. Teemaplaneeringuga kavandatavad muudatused Neanurme ja Pikknurme piirkonnas

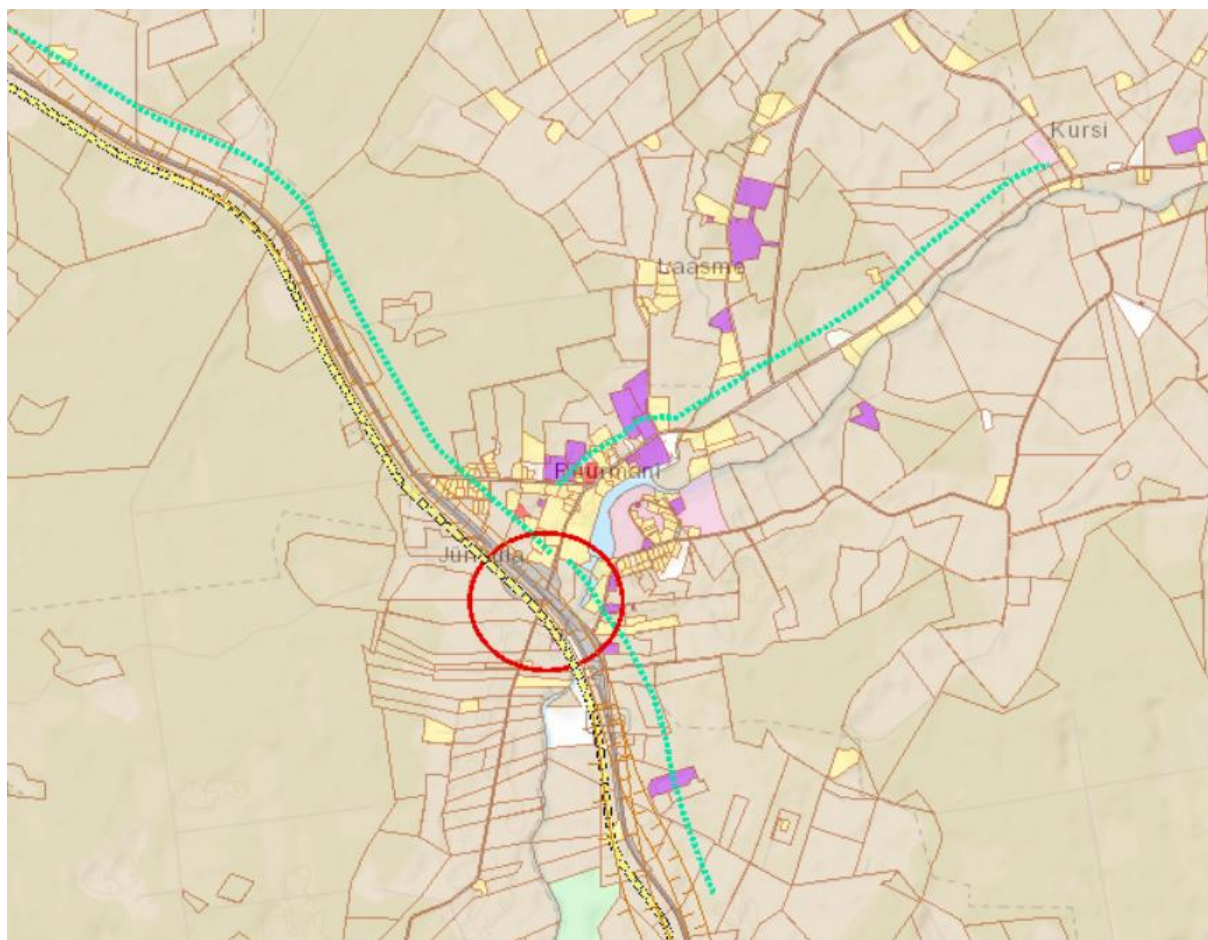
3.4. Puurmani ja lähipiirkond

Puurmanis ja selle lähipiirkonnas ei ole maanteetrassi viidud asulast kaugemale, seal on maantee kulgemist oluliselt muudetud juba 2007. aastal rajatud uue maanteeviadukti rajamisega.

Puurmani piirkonnas mõjutab planeeringuga kavandatud trassimuudatus ennekõike Puurmani alevikku sisse- ja väljasõitu. Puurmani piirkonda on kavandatud eritasandiline ristmik ning suletakse Tallinna maantee sissesõit alevikku (vajadus tuleneb I klassi maantee nõuetest). Muus osas ei ole Puurmanis ilmselt olulisi muudatusi ette näha.

Eritasandilise ristmiku ja maha- ja pealesõitude sulgemine raskendab Puurmani alevikule ligipääsu Jüriküla elanike jaoks, tekitades märkimisväärse barjääriefekti. Täiendavate elamute kavandamisel Jürikülas ja Pedja jõe äärses piirkonnas edasise arendamise tuleb arvestada vajadusega tagada jalg- ja jalgrattatee ühendus Puurmani alevikuga, et tagada elanike ligipääs teenustele.

Puurmani alevikus tuleb maakasutuse kavandamisel tagada piisav puhverala maantee ja elamualade vahel.



Joonis 18. Teemaplaneeringuga kavandatavad muudatused Puurmani piirkonnas

4. Ettepanekud üldplaneeringu koostamiseks

- Luua üldplaneeringuga alused Adavere alevikus mitmekesise elukeskkonna tekkeks, mis tugineb kompaktsel hoonestusel, kuid pakub piisavalt looduslähedust.
- Toetada ettevõtluse arengut Adavere piirkonnas ennekõike läbi uute tootmisalade kasutuselevõtu olemasoleva maanteekoridori serva.
- Soodustada maakonna piirile planeeritud Paia mitmetasandilise ristmiku vahetusse lähedusse tootmis- ja ärimaade kavandamist Tallinn-Tartu maantee potentsiaali ärakasutamiseks ettevõtluse arendamisel.
- Täpsustada üldplaneeringu koostamisel olemasoleva maanteekoridori serva Jõgeva maakonnaplaneeringuga ette nähtud kergliiklustee kavandamist, arvestada lahenduse väljatöötamisel Adavere ümbersõiduga.
- Põltsamaa õgvenduse koridori vahetus läheduses suunata elamuarendust peamiselt trassikoridorist Põltsamaa linna suunas, mis aitab üheltpoolt tihendada Põltsamaa linna ruumikasutust, kuid samas vähendab barjääriefekti suurenemist uue trassikoridori rajamise järgselt.
- Kavandada Põltsamaa piirkonnas olemasoleva trassikoridori lähedusse äri- ja tootmismaad, suurendades seeläbi maantee lähedusest saadavat efekti. Tagada äri- ja tootmismaa arendamisel piisav puhverala, nt roheala näol, tootmismaa ning elamualade vahel.
- Põhjaliku kergliiklustee võrgustiku kavandamine, mis ühendaks omavahel Adavere, Põltsamaa linna ja Puurmani aleviku valla kompaktsimate aladega nagu näiteks Tallinn-Tartu maantee trassikoridori jäävad külad – Kaliküla, Neanurme, Pikknurme, Lustivere jms.
- Suunata äri- ja ettevõtluse arengualad kavandatavate eritasandiliste ristmike piirkonda, tagades nii logistilise eelise ettevõtlusele. Arvestada maantee maakasutuse vajadusega ning ruumi tihendamise vajadustega.
- Kavandada võimalusel uue trassikoridori ja olemasolevate elamualade vahele nn rohealade puhvertsoonid, et vähendada negatiivsete mõjude levikut maanteelt ning mõningaid visuaalseid mõjusid.
- Tagada erinevate transpordiliikide integreeritud – auto-kergliiklus-ühistransport – et tagada eeldused liikuvusvajaduse katmiseks ka olukorras, kus maanteetrassi muudatustega kaugliinide peatused keskustest kaugemale viiakse.
- Olemasolevate ja uute elamualade kavandamisel arvestada ühistranspordi vajadustega esmajärjekorras vallasistest ühenduste tagamiseks ja etteveoks kaugliinidele.
- Mitte kavandada uusi elamualasid maantee planeeringuga kavandatud trassikoridori lähedusse, arvestades kõrgema mürataseme ja teiste maanteest lähtuvate negatiivsete mõjudega.
- Mitte kavandada uusi ühiskondlikke hooneid maantee planeeringuga kavandatud trassikoridori lähedusse, arvestades kõrgema mürataseme ja teiste maanteest lähtuvate negatiivsete mõjudega.

5. Kasutatud kirjandus

The Impacts Of Bypasses On Small- And Medium-Sized Communities: An Econometric Analysis. K., Kockelman. Journal of Transportation and Statistics, 5(1), September 2000.

The Influence of a Bypass Road on Urban Development and Safety. W., Elias; S., Hekkert et al. Association of European Transport, 2006.

The Impacts of Highway Expansion on Population Change: An Integrated Spatial Approach. G., Chi. Rural Sociology 75(1), 2010, lk 58-89.

Jõgeva maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,9-183,0" <https://maakonnaplaneering.ee/95>

Jõgeva maakonnaplaneering 2030+

Maanteeameti avalikustatud ehitusprojektide informatsioon: <https://www.mnt.ee/et/ehitusprojektid>

Measuring Highway Bypass Impacts on Small Town Business Districts. C., Rogers. Urban and Regional Development Studies, Volume 12, Issue 3, November 2000.

Põltsamaa vallas kehtivad üldplaneeringud

Põltsamaa valla kehtivate detailplaneeringute informatsioon

Põltsamaa valla üldplaneeringu liikuvusuuringu I etapp

Tallinn-Tartu maantee reede pärastlõunase tipptunni geograafia ja sotsiaalne koosseis. A., Konsap. Bakalaureusetöö inimgeograafias, Tartu 2009.

Lisa 1. Jõgeva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,9-183,0" põhijoonis