



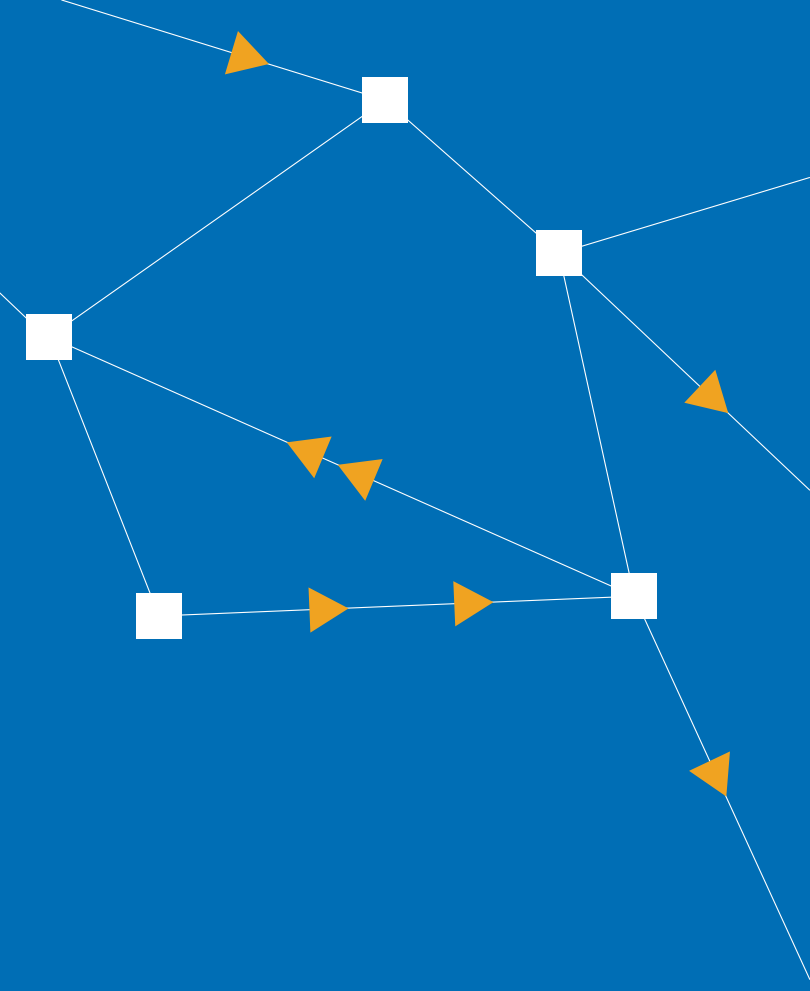
TRANSPORDIAMET



Eesti rattastrateegia koostamisest

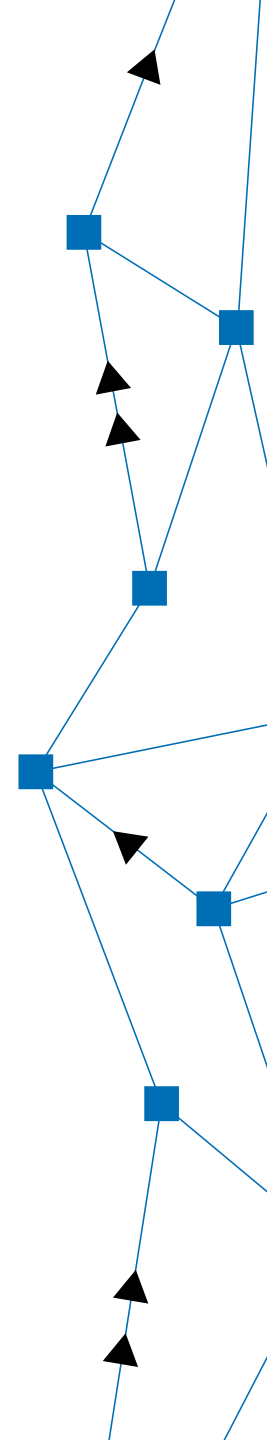
XIX Linnade ja valdade päevad 2025

Mari Jüssi
Kadi Pihlak
10.04.2025



Mis on Eesti rattastrateegia?

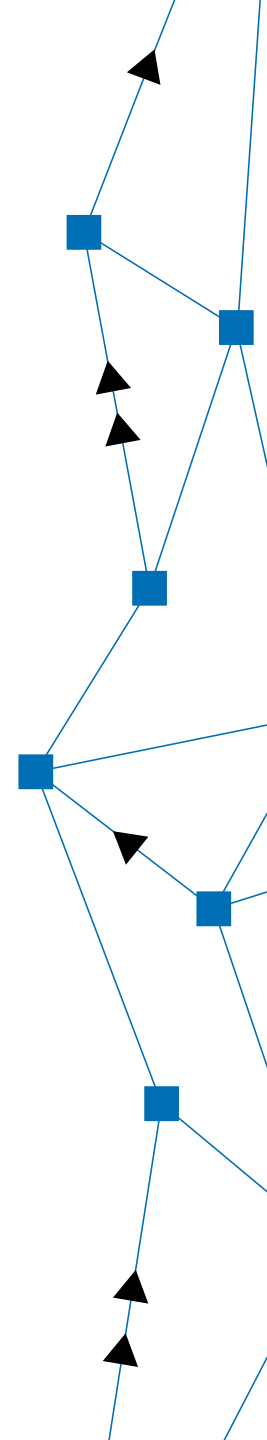
- **Eesti rattastrateegia** on riikliku tasandi plaan, mis määratleb eesmärgid ja suunad rattakasutuse arendamiseks. See strateegia hõlmab suuniseid ja tegevusi, mis toetavad ratta kasutamist igapäevase liikumisviisina ning edendavad rattataristu arengut ja liiklusohutust
- Transpordiamet saanud ülesande töötada välja **Eesti Rattastrateegia**, mille eesmärk on koordineerida erinevate osapoolte tegevusi rattakasutuse edendamisel.
- VV tööplaanis on rattastrateegia **tähtaeg 31.05.2025**



Eesti rattastrateegia põhielemendid:

1. **Sissejuhatus** – milleks ja kellele rattakasutust edendada?
2. **Rattakasutuse senised trendid ja väljakutsed** – kus me oleme?
3. **Visioon, eesmärgid ja mõõdikud** – kuhu me tahame jõuda?
4. **Põhimõtted**
5. **Tegevussuunad**

LISA I Rattastrateegia **elluviimiskava** aastani 2030



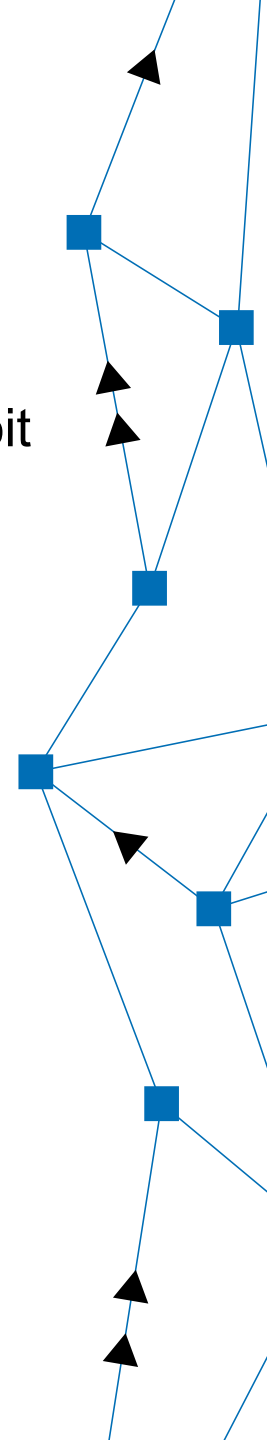
Visioon 2035: Eestis on rattaga liikumine **igapäevane, mugav ja turvaline**. Rattasõit on **loomulik ja eelistatud** valik nii lühikestel **igapäevasõitude** kui ka vaba aja veetmisel. Pikemate distantside läbimiseks on rattasõit sujuvalt **ühendatud ühistranspordiga**. Rattasõit pakub inimestele mitmekülgseid kogemusi, vabadust ning võimalust suhestuda ümbritseva keskkonnaga aastaringelt.



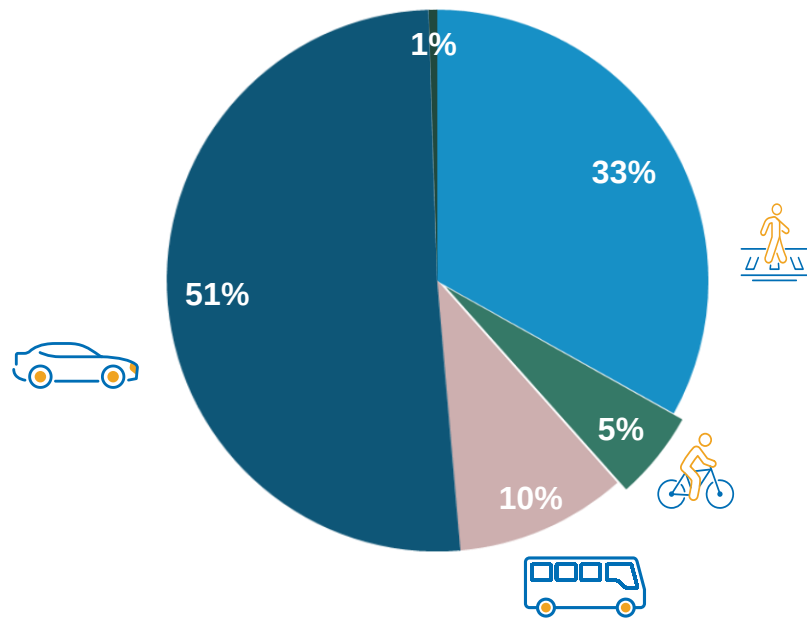
Foto: Mari Jüssi

„Rattaga sõites oled
nagu lind – kerge!“

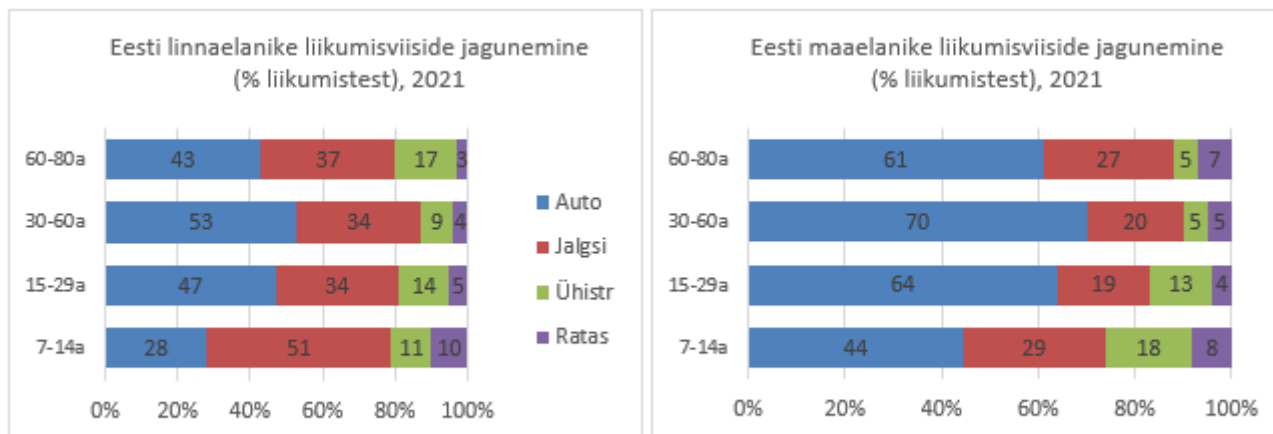
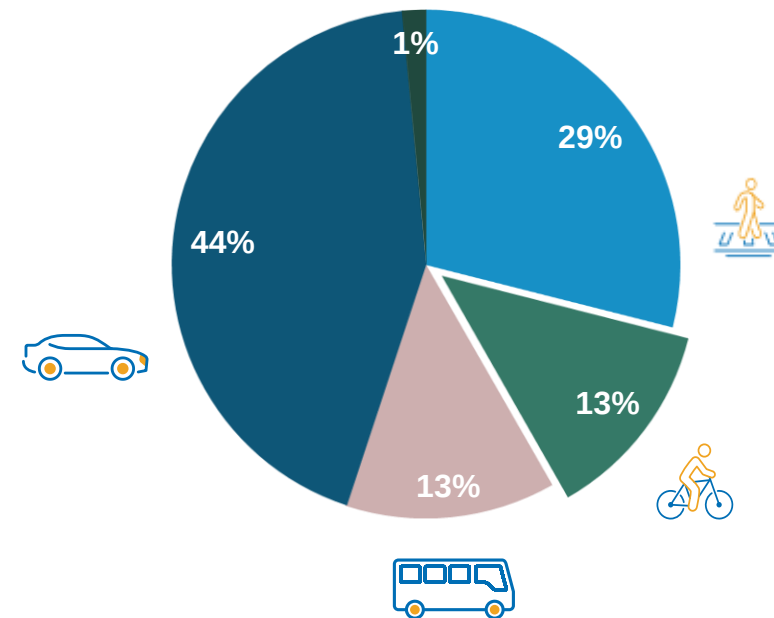
Säde Pihlak, 8.a



EESTI ELANIKE LIIKUMISVIISIDE JAGUNEMINE 2021



EESTI RATTASTRATEEGIA VISIOON 2035



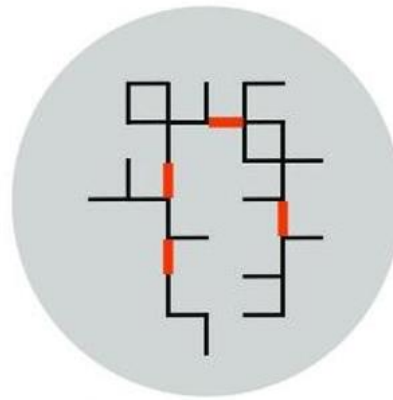
Joonis. 7-80a Eesti elanike liikumisviiside jagunemine (% liikumistest). Allikas: EELU 2021

Mis mõjud?

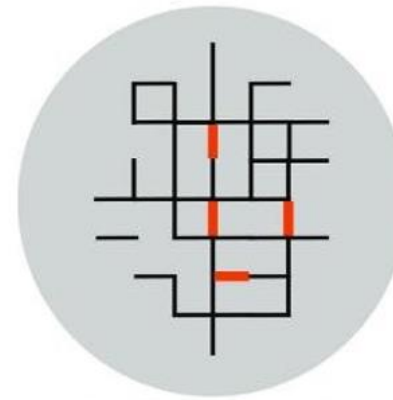
- Rohkem liikumisvabadust kõigile nii linnas kui maal
- parem rahvatervis ja sääst tervishoiukuludelt
- taskukohane liikuvus ja väiksemad sundkulud autodele
- kliima- jt keskkonnanäesmärkide täitmine



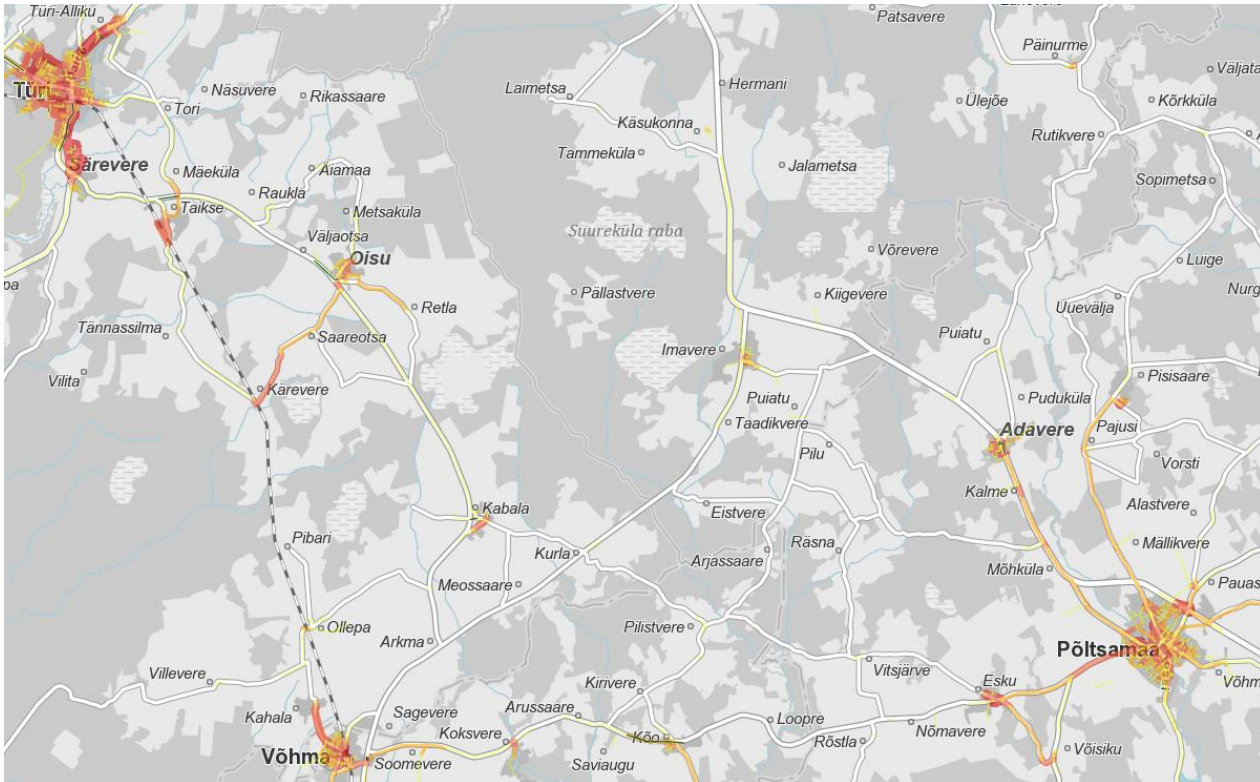
Keskustest lähtuva
rattataristu loomine



Puuduvate ühenduste
rajamine



Sujuvate teekondade
lahendamine



Põhimõtted: fookus asulasisestele tervikteekondadele

- Rattakasutuse kasvu potentsiaal on nii linnades kui ka alevikes kohalikes liikumistes
- Suur potentsiaal linnades kodu-töö liikumistel
- Pikematel sõitudel ühistranspordi ja ratta kombineerimine
- Elektritoega rattad suurendavad potentsiaali pikematel maadel, laste ja asjade vedamisel

Kuidas asulasised teed TRAMi puudutavad?

KOVide keskusi ja olulisi asulaid läbivad riigiteed ➡ KOV ja TRAM koostöö katkematu rattataristu loomisel

Saku
Rapla
Viimsi
Kehtna
Kohila

Loksa
Tapa
Kehra
Haljala
Kunda
Aseri
Kohtla-Nõmme
Toila
Jõhvi
Iisaku
Väike-Maarja
Mustvee
Alatskivi



Koeru
Põltsamaa
Otepää
Rõngu

Räpina
Vastseliina
Rõuge
Antsla
Suure-Jaani
Tõrva
Abja-Paluoja
Karksi-Nuia
Vändra
Audru-Pärnu, Sindi-Paikuse
Haapsalu
Liiva
Kärdla, Käina

Kokku ca 90 000 elanikku, mille "peatänavate" omanik on TRAM

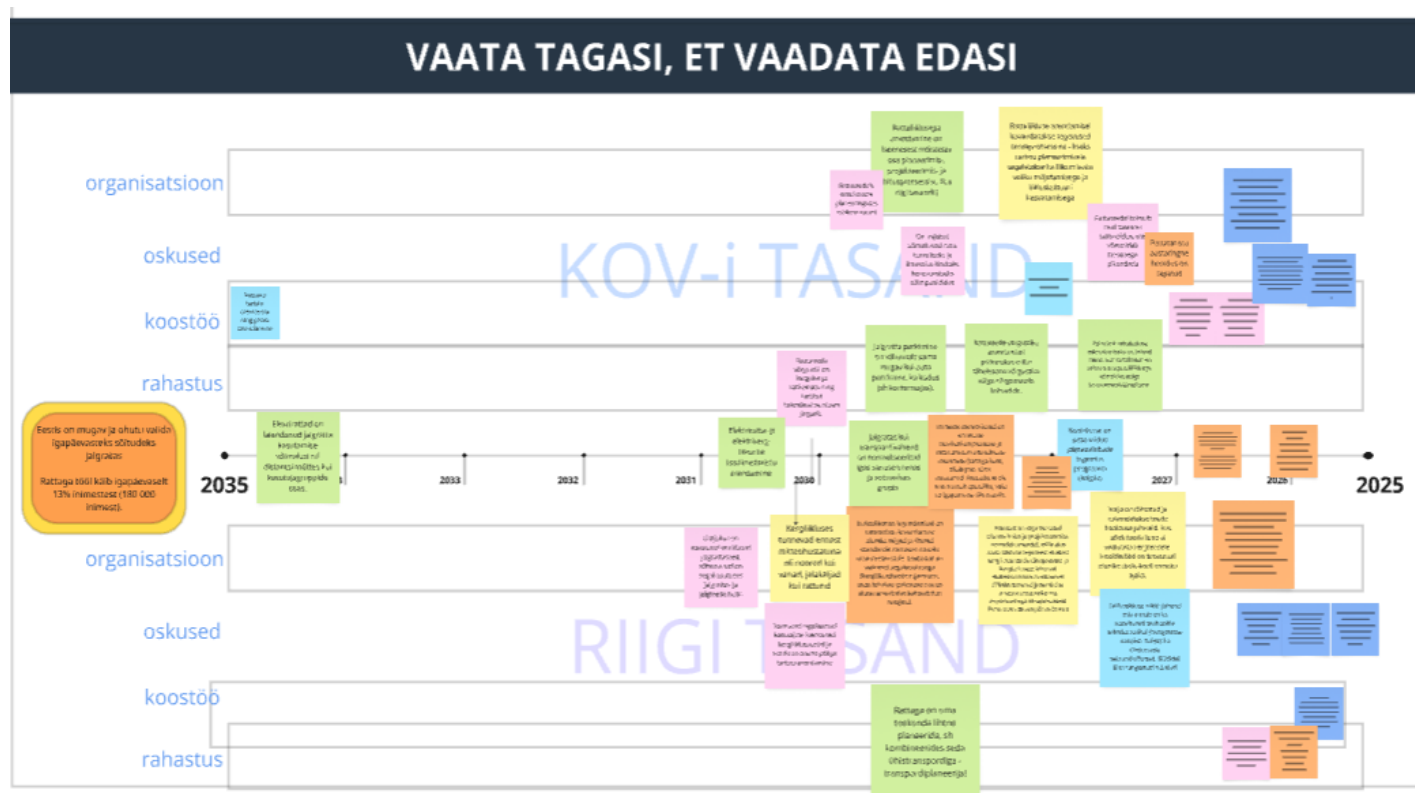
LISA I: Rattastrateegia elluviimiskava aastani 2030

1. **Avaliku sektori võimestamine rattastrateegia elluviimisel**
 - a. Kompetentsikeskuse loomine, et oleks lisaks selge rollijaotus ja koostöö
 - b. Rattastrateegia rakenduskavade koostamine nii maakondlikul kui ka kohalikul tasandil
2. **Mugava ja ligipääsetava rattataristu loomine**
 - a. Katkematud teekonnad sihtkohtadesse, sh ka asulaid läbivatel riigiteedel
 - b. Liikluse rahustamine sh piirkiiruste alandamine asulates ja kõrvalmaanteedel
 - c. Rattataristu kaardi- jm andmed ja analüüs
3. **Ratta ja ühistranspordi sujuva kombineerimise ja nn viimase miili lahenduste toetamine**
4. **Aastaringset rattakasutust soodustavate teehoolde põhimõtete väljatöötamine**
5. **Õigusruumis ratta kasutamise edendamine, võrdse kohtlemise ja ohutuse tõstmine**
 - a. Mõisted korda
 - b. Ratturi õiguste ja kohustuste selgem reguleerimine
 - c. Rattakiirteed, rattatänavad, jalgsi ja rattaga liikumisruumi selge eristamine
6. **Pikaajaliste ja kestlike riiklike rahastamisskeemide ja põhimõtete väljatöötamine**
7. **Toetame rattaga liikumise positiivset kuvandit**
 - a. Kommunikatsioon, teadlikkuse tõstmine, liikluskultuuri parandamine
 - b. Eeskuju! Eriti avalik sektor
8. **Rattaturismi- ja ettevõtluse toetamine**



Fotod: Mari Jüssi

Rattastrateegia töötuba KOV esindajatega 4.4.2025



- Ca 30 osalejat Teamsis
- Tagasiside rattastrateegia visioonile
- 5 laudkonna tööd Miro tahvli: Tagasivaatava stsenaariumiloometöötuba – 2035->2025a

"Mis on juhtunud selleks, et visioon teostus?"

KOV esindajate rõhuasetused vajalike tegevuste osas

Riiklikult on välja töötatud planeerimise ja projekteerimise normdokumendid, mis lähtuvad tänapäevasest ja kergliiklusest lähtuvast elukeskkonna kavandamisest

(TRAMi tänased juhendid ei arvesta linnapiirkonna või asulate eripärasid ega tänapäevaseid linnaruumi disainipõhimõtteid)

On üleriigiline koostöövõrgustik ruumiplaneerimise ja rattaliikluse kavandamiseks ning vedamiseks

Rattavaldkonna infoarhitektuur, mõisteruum ja sellele tuginedes seadusandlus ning andmetöötlus/registrid on korrastatud. Rattataristu ja rattakasutuse kohta on usaldusväärne ja hea informatsioon, mille alusel saab teha põhjendatud investeerimisotsuseid.

KOVides on koostatud säästva liikuvuse kavad, mis on elavad dokumendid ja ka tegelikult tegevuste aluseks

Välja on töötatud ühtne, selgesõnaline ja lihtne kommunikatsiooninõustik, mis sisaldab arusaadavaid sõnumeid, näiteid ja selgitusi, mis rõhuvad positiivsele koosmõjule ning aitavad kummutada nõ müüte ning eri liikumisviiside vastandamist

Üldplaneeringut on täiendatud linna läbiva JALGRATTA (mitte ainult JJT) võrguga. Eraldatud sh jalakäijatest

**tervik-
teekondade
loomine**

Rattataristu riiklik ja EL rahastus on seotud väljatöötatud rattataristu normide järgimisega

**Autodelt
fookuse
vähendamine -**
kiiruste
alandamine
elupiirkonnas

Oskus
andmepõhiselt
hinnata
sõiduvõrgustiku
katvust ja
kasutust

Talihoolduse riiklik juhend mis annab sh ka soovitusel talihoolde tehnika valikul (hangetesse näiteks). Tuleks ka ühtlustada seisundinõuded. KOVIDel tihti rangemad nõuded

Rattateed ei katke, kui sõiduteelt hargneb kõrvaltee. Rattatee on siis ikkagi tervik ja peatee.

**fookus
asulasisel
võrgustiku,
katkestustele**

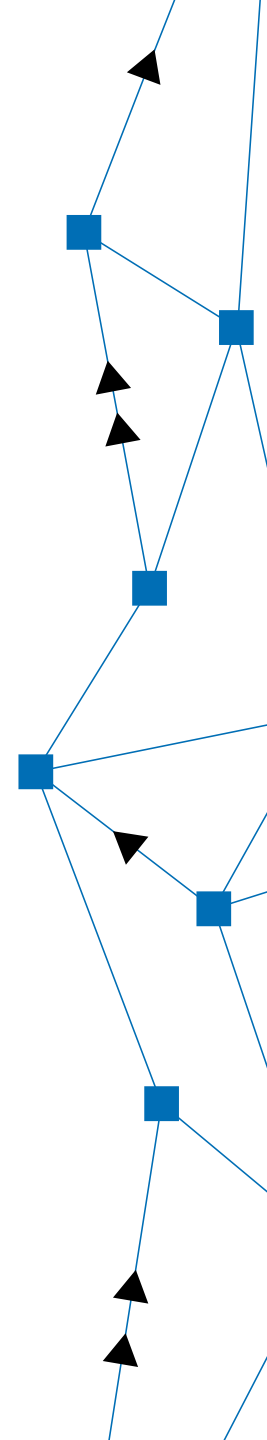
Sarnaselt nn kunstikomponendiga on hangete puhul kohustuslik protsent vaja rattataristule panna. Kas siis samal objektil või mujal samas omavalitsuses.

Rattateede kilomeetrite asemel kasutajate hulk ja kvaliteet rahastuse tingimuseks

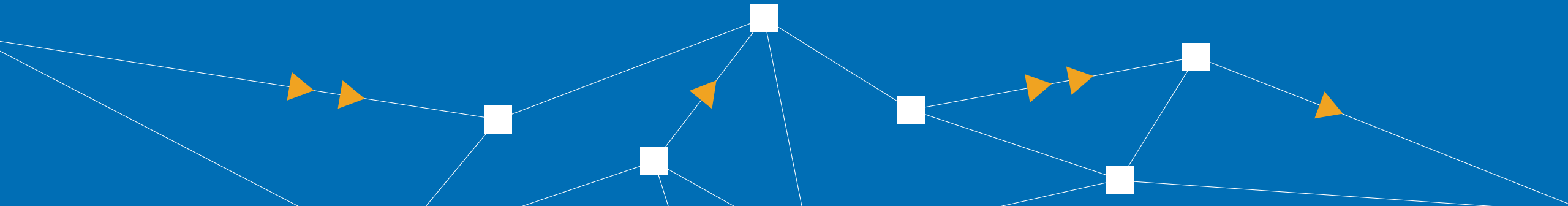
Haridusasutustes sisseviidud liikuvusõpe on kasvatanud uue põlvkonna, kelle teadlikkus arvestavast liikuvusest on kõrge

Mis toimub edasi?

- 4.04 – toimus töötuba KOVidega
- Liikuvusagentuuri töö avaldamine kodulehel
- Aprill – tagasiside kogumine strateegia kavandile KLIM-TRAM-KOVidelt
- Rattastrateegia tutvustamine taristuministrile
- 25.04 – Valdkonna tippametnike ja -juhtide töötuba
- Mai algus ERS kavandi tutvustamine / tagasiside lõppversioonile
- Mai lõpp – kooskõlastusring
- **Tähtaeg 31.05.2025 valitsusele esitamiseks**

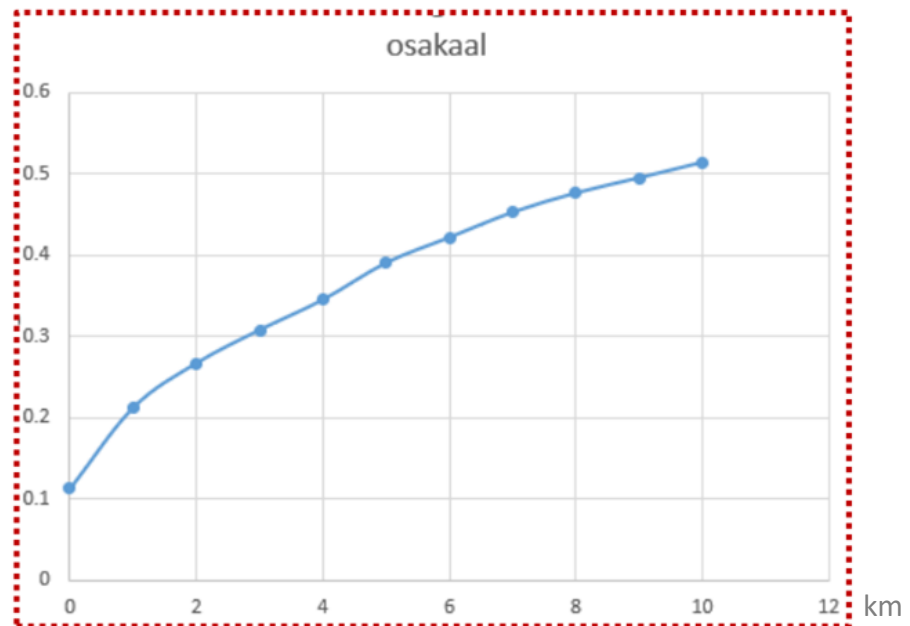


Jalgsi ja rattaga liikumiste potentsiaalist



Miks?

Potentsiaal on suur

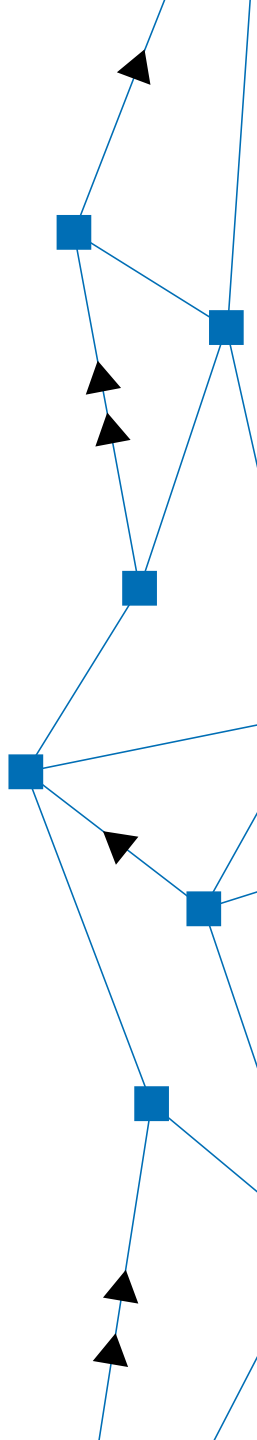


50% kodu-töö liikumistest on alla 10 km, sh 30% alla 3km

Nõudlus:



Allikas: <https://www.rijkswaterstaat.nl/en/about-us/our-organisation/our-history>



Nõudlus | arvutamine

- Liikumisel elukohast erinevatesse sihtkohtadesse. Mis on selle mõju määr?

Teenus	Puhver	Osa ühiskonnast		Määr	2 suunda
Haridusasutus	10 km	O-D paarid	5xndl	0,71	1,42
Toidupood	5 km	0,9	3xndl	0,43	0,86
UT_rong	7 km	0,8	5xndl	0,71	1,42
ÜT_buss	2 km	0,8	5xndl	0,71	1,42
Töökohad	10 km	O-D paarid	4xndl	0,57	1,14

liikumised **elukoha** ja **haridusasutuste** vahel = arvutuslik jalgsi ja rattaga liikujate arv x (*O-D paarid*) x 0,71 x 2

liikumised **elukoha** ja **toidupoodide** vahel = arvutuslik jalgsi ja rattaga liikujate arv x 0,9 x 0,43 x 2

liikumised **elukoha** ja **peatuste** vahel = arvutuslik jalgsi ja rattaga liikujate arv x 0,8 x 0,71 x 2

liikumised **elukoha** ja **töökohtade** vahel = arvutuslik jalgsi ja rattaga liikujate arv x (*O-D paarid*) x 0,57 x 2

SÄLI¹ valiku meetodika

¹Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine

1. Jalgratta- ja jalgteede rajamine

1) nõudluse väljaselgitamine (mudel)

2) eksperthinnangu asjaolud:

- Liikumiste jaotus mudelis
- Jätkusuutlikkus
- Võrgustiku sidusus - olemasoleva võrgustiku täiendamine, puuduolev lõik
- Liiklusõnnetused
- Maksumus potentsiaalse liikumise kohta

Sh objektiivsed asjaolud:

- KOV või mõni muu huvitatud osapoole valmisolek katta kulusid
- Lõigul asuvate ÜT peatuste teenindamise sagedus
- Liiklussagedus

2. Multimodaalsuse soodustamine

1) sh ettepanekud REM'ilt, mis võimaldaks luua reisijatele mugavamaid ümberistumisvõimalusi (pargi ja reisi) ning jätkata teed ühissõidukiga:

- Rongipeatused
- Ümberistumissõlmed

2) eksperthinnangu asjaolud:

- Mõju ÜT kättesaadavuse ja koostöövõime paranemisele
- Mõju liiklusohutuse suurendamisele
- Jätkusuutlikkus
- Maksumus liikumise kohta

Sh objektiivsed asjaolud:

- KOV või mõni muu huvitatud osapoole valmisolek katta kulusid
- Liikumiste arv peatusesse / elanike arv 5km raadiuses
- Peatust läbiva ÜT-teenuse sagedus
- Liiklussagedus

Eksperthinnangu asjaolud:

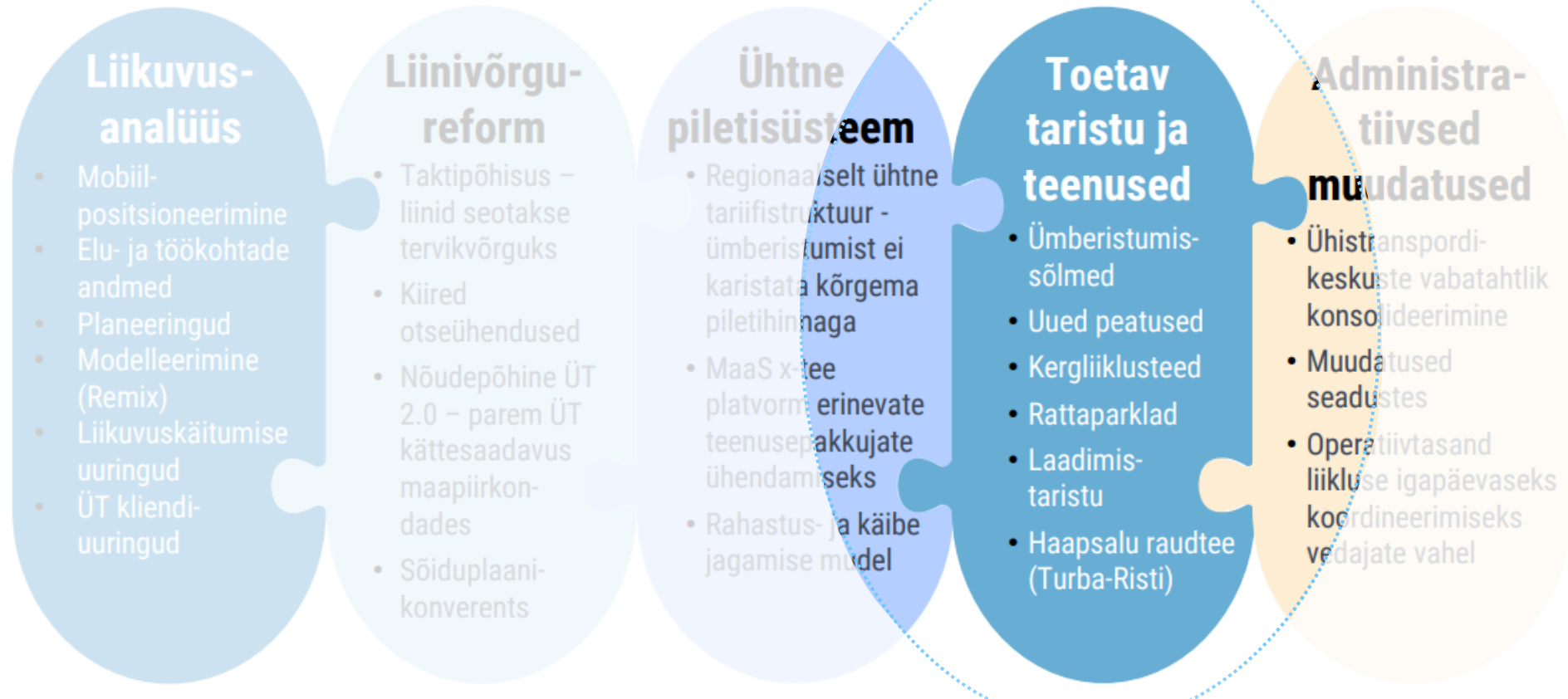
Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused
1	Liikumiste jaotus mudelis sihtkohtade (kool, töö, toidupood, peatused) kaupa	3p – Liikumised kolme eri sihtkohta 2p – Liikumised kahte eri sihtkohta 1p – Liikumised ühte sihtkohta
2	Jätkusuutlikkus	4p – Kiiresti arenev ja kasvav piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kasv üle 100 elaniku) või piirkond, kus elab üle 3000 elaniku 3p – Kasvav piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kasv 50 kuni 100 elaniku) 2p – Stabiilne piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes elanike muutus +/-50) 1p – Kahaneva elanikkonnaga piirkond (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kahanemine 50 kuni 100 elaniku) 0p – Pole jätkusuutlik (nt 1 km² kohta 2000-2024 a lõikes kahanemine üle 100 elaniku või puudub märkimisväärne asustus ja arengupotentsiaal)
3	Olemasoleva JJT võrgustiku täiendamine	7p – Olulise puuduva ühenduslülirajamine (nt põhi- ja tugimaantee, põhivõrk) 4p – Puuduva ühenduslülirajamine olemasoleva võrgustiku jätkamiseks või ühendamiseks 2p – Vähene seotus olemasoleva võrgustikuga 0p – Ei lisa väärtust võrgustikule
4	Liiklusohutus	4p – Lõigul on toimunud jalakäija või jalgratturi hukkumisega liiklusõnnetus 2p – Lõigul on toimunud liiklusõnnetus jalakäija või jalgratturi osavõtul 1p – Lõigul on toimunud liiklusõnnetus, kuid jalakäija või jalgratturi osavõtuta 0p – liiklusõnnetusi pole toimunud
5	Maksumus liikumise kohta (objekti eeldatav maksumus/potentsiaalsed liikumised päevas, keskmine lõigu kohta)	7p – alla 200 6p – 200-500 5p – 500-1000 4p – 1000-1500 3p – 1500-2000 2p – 2000-2500 1p – 2500-3000 0p – üle 3000

Objektiivsed asjaolud:

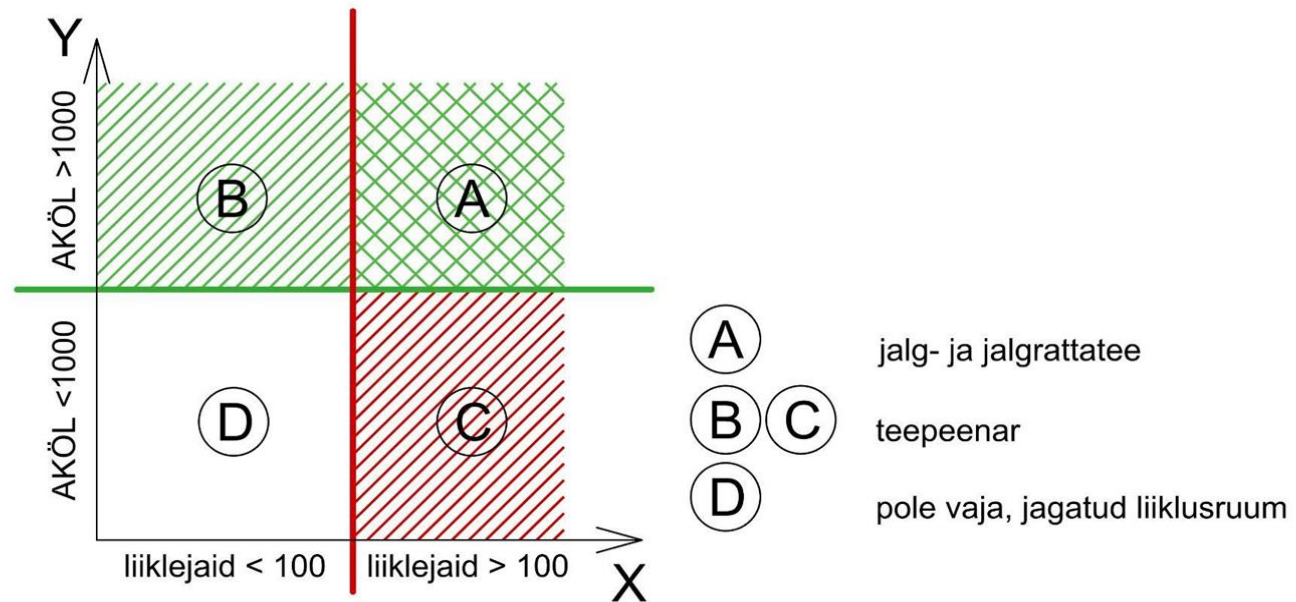
Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused
1	KOV või mõni muu huvitatud osapoole valmisolek katta kulusid (rajamis- või kasutuskulud)	4p – Transpordiameti väline osapool on valmis katma vähemalt 50% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega 3p – Transpordiameti väline osapool on valmis katma vähemalt 30% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega 2p – Transpordiameti-väline osapool on valmis katma vähemalt 10% rajamiskuludest 1p – Transpordiameti-väline osapool on valmis korraldama korrashoidu 0p – KOV ega keegi kolmas isik ei ole valmis kaastrahastama rajamist ega korraldama korrashoidu
2	Lõigul asuvate ÜT peatuste teenindamise sagedus	3p – Lõigul on (sh lähiajal kavandatavad) selle piirkonna jaoks olulise sagedusega ÜT-teenus (16 või enam ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 2p – Lõigul on selle piirkonna jaoks olulise sagedusega ÜT-teenus (8 või enam ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 1p – Lõigul on vähene ÜT-teenus (vähem kui 8 ühendust argipäeviti mõlemas suunas kokku) 0p – Lõigul puudub ÜT-teenus
3	Liiklussagedus (AKÖL)	7p > 7000 6p 6000-7000 5p 5000-6000 4p 4000-5000 3p 3000-4000 2p 2000-3000 1p 1000-2000 0p <1000

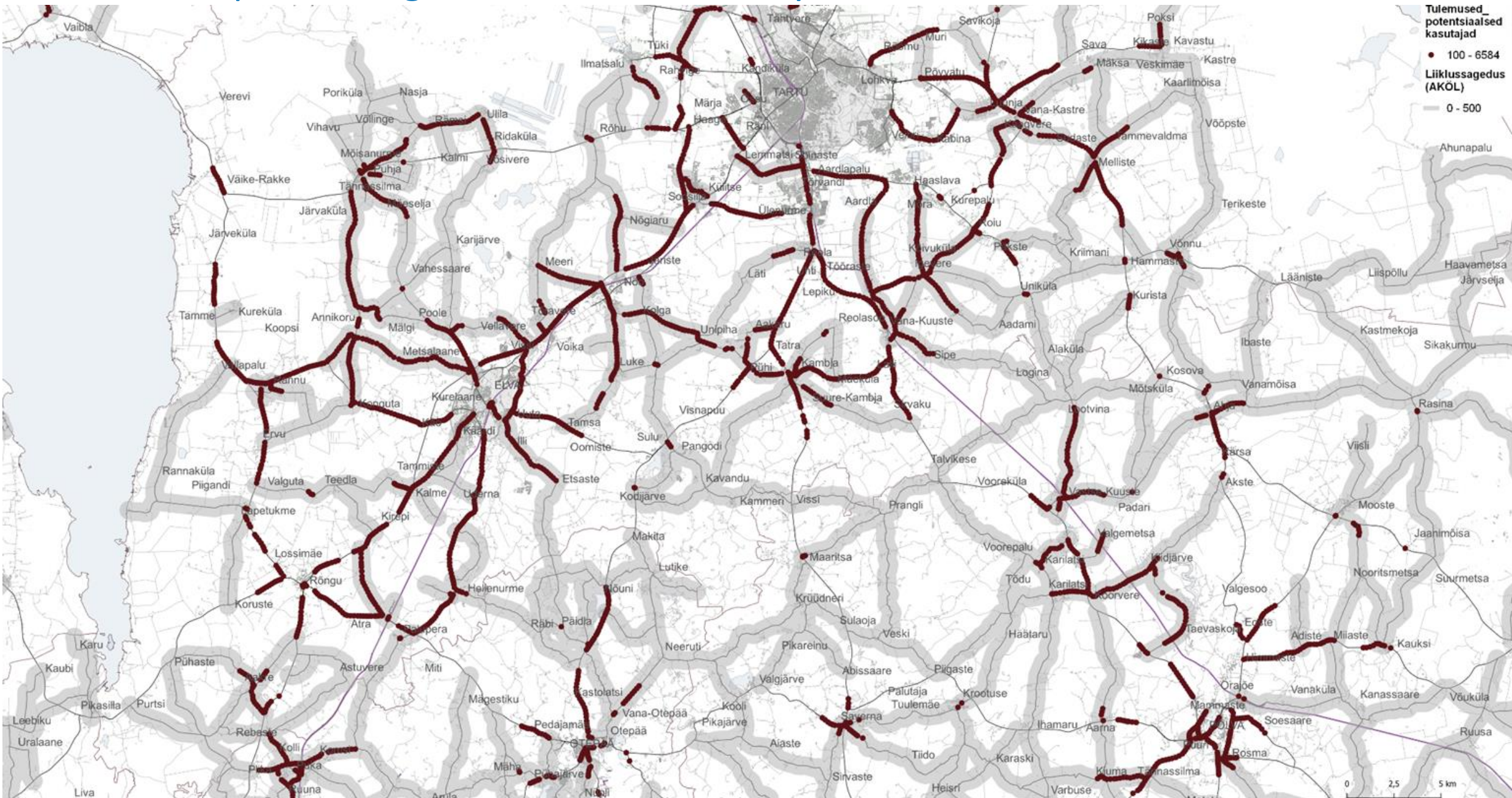
SÄLI seos ühistranspordi reformiga

Ühistranspordireformi **keskne eesmärk** on vähendada veondussektori keskkonnamõju, tõsta ühistranspordi kuluefektiivsust ning parandada hariduse, töökohtade ja teenuste kättesaadavust kõigis Eesti piirkondades **aktiivsete** ja **säästlike liikumisviiside** (jalgsi, jalgrattaga, kergliikuriga, ühistranspordiga) arendamise ning konkurentsivõime tõstmise abil.



Metoodika | tee tüübi määramine

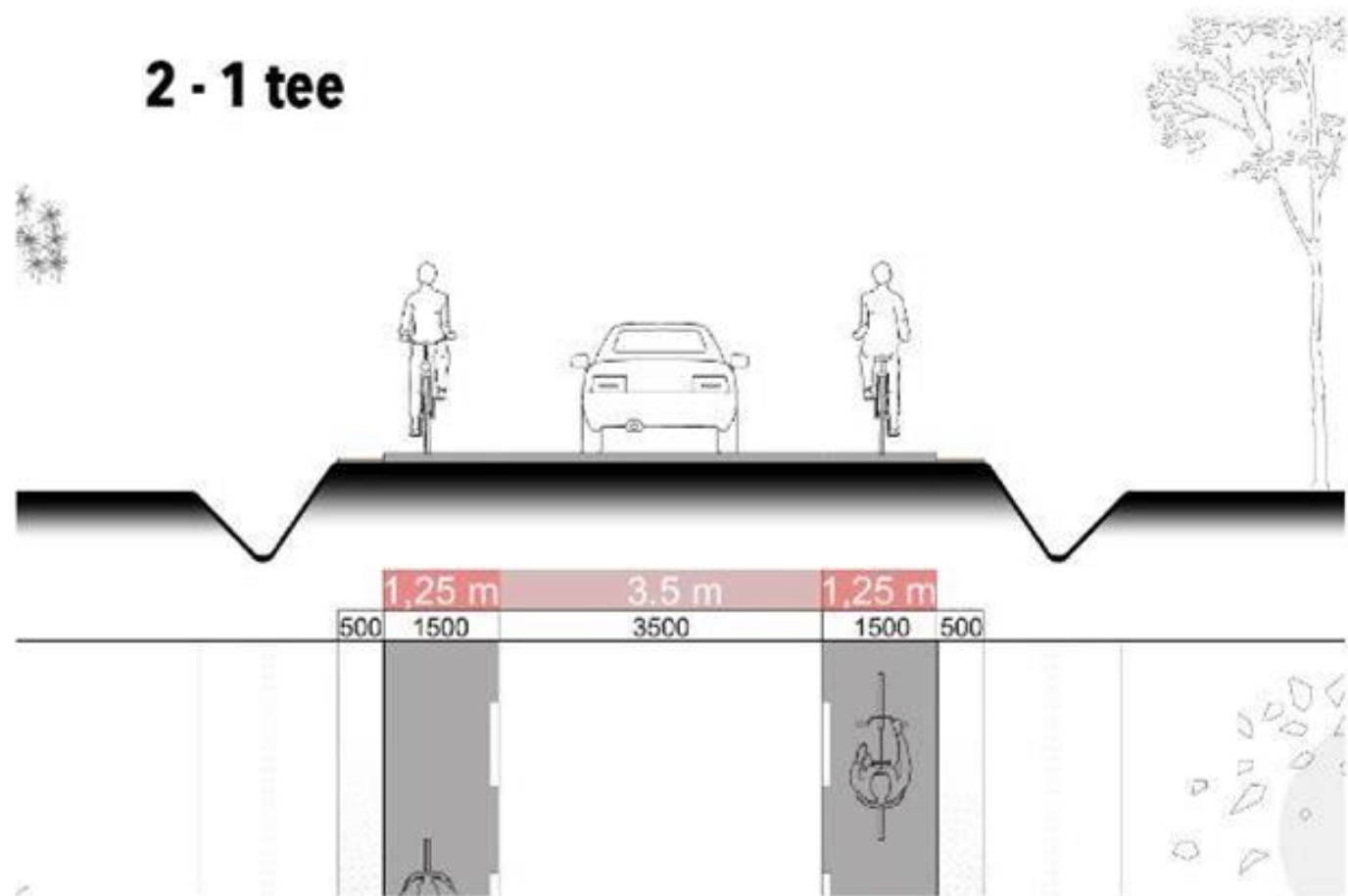




AKÖL < 500

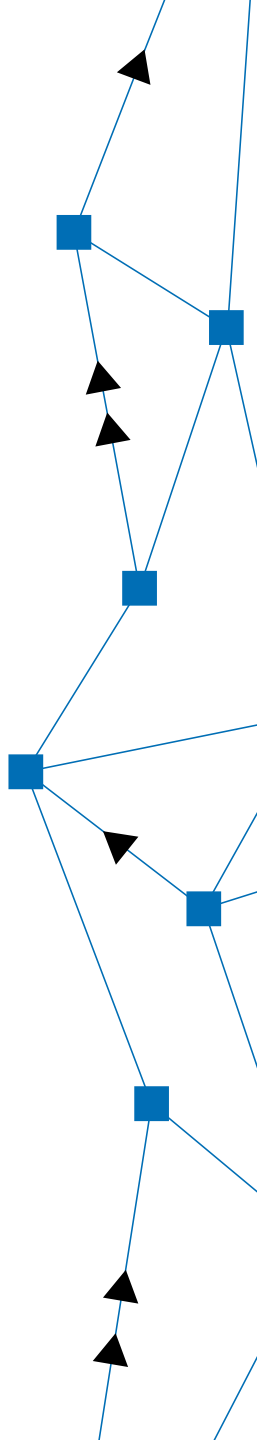
kiiruspiirang 50-70 km/h

2 - 1 tee



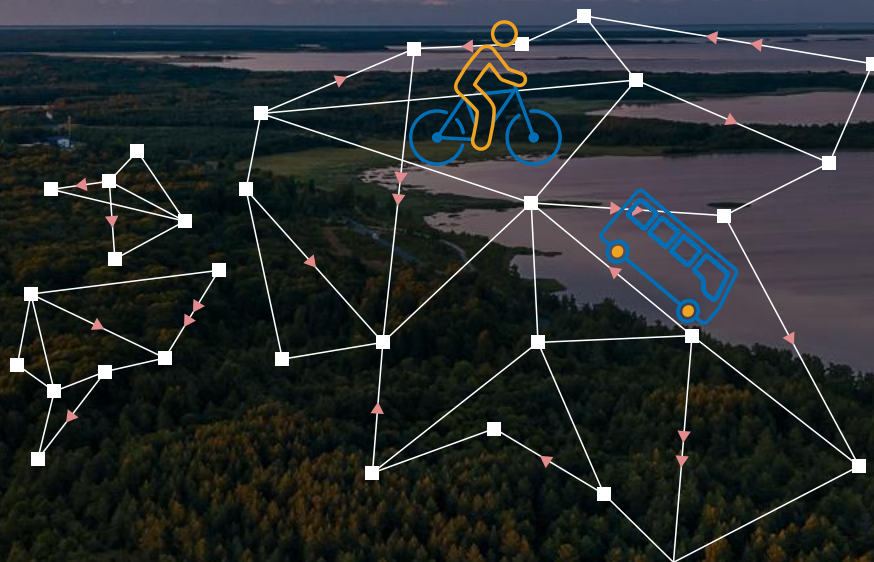
Täname!

Kontakt: kadi.pihlak@transpordiamet.ee





TRANSPORDIAMET



Ühendame Eestimaa
ohutult, nutikalt ja keskkonnahoidlikult.