

LISA 1. Eesti

	Tegevus
1	Avaliku sektori võimestamine rattastrateegia elluviimisel
1.1	Rattakasutuse edendamise koostöövõrgustiku loomine ja tegevuse koordineerimine
1.2	Avaliku sektori pädevuse tõstmine jalakäijate ja ratturite vajadusi arvestava planeerimise ja otsustamise teemadel
1.3	Nn pehmete toetusmeetmete väljatöötamine KOV-idele ja rakendamine
1.4	Piirkondlike ja kohalike rattakasutuse edenduse rakenduskavade huvitatud koordineerijate väljaselgitamine ning kavade koostamine
1.5	Eesti rattastrateegia (ERS) põhimõtete integreerimine teistesse arengudokumentidesse
1.6	ERS tegevuskava iga-aastane uuendamine
1.7	ERS-i seire käivitamine
1.8	Rattaga liikujate loendussüsteemi käivitamine riigiteedel
2	Mugava ja ligipääsetava rattataristu kavandamine ja rajamine
2.1	Rattateede ning jalgteede taristu kaardi- jm andmete korrastamine
2.2	Jalgsi ja rattaga liikumiste potentsiaalimudeli edasiarendus ja koolitused
2.3	Teedeprojektide sõltumatute auditite koostamine liiklusõnnetuste arvu ja nende raskusastme miinimumini viimiseks
2.4	Rattakiirteede võrgustiku kontseptsiooni välja töötamine ja juurutamine

2.5	Liikluse rahustamine elamupiirkondades ja kõrvalmaanteedel liikluskorralduslike ja ehituslike meetmetega
2.6	Ratta parkimistingimuste parendamine avalike asutuste juures
2.7	Tervikteekondi loovate taristu väikeinvesteeringute meetme väljatöötamine ja rakendamine
2.8	Olemasoleva rattateede võrgustiku laiendamine ja parandamine
2.9	Jätkatakse meetmega „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse“
2.10	Teehoiukava säästvate liikumisviiside (SÄLI) meetme rahastuse jätkamine ja suurendamine
3	Ratta ja ühistranspordi sujuva kombineerimise ja nn viimase miili lahenduste toetamine
3.1	Liikuvuskeskuste ja oluliste ühistranspordipeatuste ühendamine rattateedega
3.2	Turvalise rataste parkimise võimaluse tagamine olulistes ühistranspordipeatustes
3.3	Rataste veo võimaldamine ühistranspordis, rattaveo võimaluste tähistamine sõiduplaanides
3.4	Ratta- ja kergliikurite ringlus on tagatud
4	Aasta ringi rattakasutust soodustavate teehoolde põhimõtete väljatöötamine
4.1	Rattateede ja jalgteede talihooldde parimate praktikate ja tehnoloogiate koolitus ning pilootprojekti läbiviimine
4.2	Rattateede talviste seisunditasmete uuendamine ja rakendamine
4.3	Ühtlane hooldus tervikteekondade lõikes
4.4	Rattateede Jalgrattateede, jalgrattaradade, jalgteede ning jalgratta- ja jalgteede talvise seisunditaseme kajastamine riigiteede seisunditasmete kaardil
5	Rattaga liikujate võrdse ja õiglase kohtlemise ning ohutuse tõstmine õigusruumis

5.1	Rattataristu ja rattaliikluse mõistete korrastamine õigusaktides, juhendites (kergliiklustee, rattakiirtee)
5.2	Ratturite ja kergliikurite juhtide õiguste ja kohustuste selgem reguleerimine
5.3	Kogu piirkiiruste süsteemi uuendamine kooskõlas nullvisiooniga
5.4	Teede projekteerimise normides ja juhendites rattataristuga seonduva ajakohastamine ja tänavaruumi giidi suuniste integreerimine juhenditesse ja asulaid läbivatele riigiteedele
5.5	Liikuvusuuringu juhendi väljatöötamine
5.6	Rattakasutuse edenduse rakenduskavade koostamise juhendi väljatöötamine
5.7	Kriisiolukordade käitumisjuhistesse ratta kui kriisikindla sõiduvahendi käsitlemise lisamine
6	Pikaajaliste ja kestlike rahastamismeetmete väljatöötamine ja tagamine
6.1	Püsiva ja stabiilse rahastuse katteallikate analüüs ja võimaldamine
6.2	EL meetmete rahastusvõimaluste tõhusam kasutamine
6.3	Toetusskeemide välja töötamine rattakasutuse soodustamiseks elu- ja töökohtadel
6.4	Rattaga tööle ja ratta töösõitudeks kasutamise kompenseerimise (sh erisoodustumaksust vabastamise) kaalumine
7	Rattaga liikumise positiivse kuvandi kujundamine
7.1	ERS-i elluviimise kommunikatsioonijuhendi väljatöötamine jalgrattakasutuse edendamiseks
7.2	Teavitustöö ja kampaaniad

7.3	Laste jalgratturi koolituse arendamine ja jalgratta eksamiks ettevalmistavat koolitust läbiviivate õpetajate kompetentsi tõstmine
7.4	Praktilise koolituse korraldamine täiskasvanutele, sh eakatele rattasõidu oskuste täiendamiseks
7.5	Liikumisõpetajate õppekava täiendamine
7.6	Mootorsõidukijuhi koolituse täiendamine rattasõidu käsitlesega, välja töötamine ja kokkulepete saavutamine
8	Rattaturismi ja ettevõtluse toetamine
8.1	Eesti EuroVelo marsruutide ajakohastamine
8.2	Jalgrattaturismi marsruutide tähistamissüsteemi korrastamine, täiendamine, ajakohastamine ja kinnitamine
	Rattastrateegia elluviimine

ti rattastrateegia 2040 elluviimiskava 2025-2029, sisend kogutud ekspertidelt j

Oodatud tulemus / mõju
<p>Mõju: vahetut mõju kvantitatiivselt ei hinnata. Tugeval koostöövõrgustikul on oluline roll strateegia elluviimisel. See aitab liikuda üksikute projektide tasandilt süsteemse rattakasutuse edendamiseni, mis on eeltingimus selleks, et tegevused oleksid mõjusad. Praktika näitab, et edukates riikides ja linnades on võrgustikupõhine koostöö sageli olnud strateegilise muutuse käivitaja</p> <p>Rattakasutuse edendamine on juhitud, ringistatuste tõmud on selged, ühesaanded jaotatud ja koostöö sujuv. Koostööd ja vahendab parimaid praktikaid ja teadmisi. Selge vastutusahela loomine, strateegia rakendamiseks vajalike tegevuste juhtimise ühte kohta koondamine</p> <p>Looodud arenduskõitlusprogrammid. Avalik sektoril spetsialistid on võimekad rattakasutuse edendusega arvestava planeerimise ja projekteerimise alal</p>
KOV-ide kavandamiskompetentsi (planeerimine/projekteerimine/uuringute tellimine jne) tõstmine. Pilootprojekti käivitamine
Kokkulepped kohalike eestvedajatega rakenduskava koostamiseks saavutatud, omanik leitud. Prioriteediks üle 5000 elanikuga KOV-id. KOV-i eestvedamisel koostatakse piirkondlik rakenduskava, olemas selge seisukoht ja teekaart rattateede põhivõrgust, puuduvatest olulistest ühendustest ja prioriteetsetest tegevustest maakondades
ERS-iga arvestatakse uute arendusdokumentide koostamisel. Uute arendusdokumentide koostajad on teavitatud ja varustatud vajaliku infoga ning uutes dokumentides kajastuvad juba kokku lepitud rattakasutuse edendamise põhimõtted ja eesmärgid
Ülevaade ERS-i eesmärkide ja tegevuskava täitmisest
Paremad teadmised ja ülevaade rattaga liikumiste tendentsidest rattataristu muutustest, rahulolust ja tegevuste mõjust rattakasutusele. Valmivad iga-aastased seireülevaated peamiste mõõdikute lõikes
<p>Toimub jalakäijate ja ratturite loendus. I etapis rajatakse ca 20 loenduspunkti</p> <p>Rattakasutuse potentsiaal ja selleks vajalikud prioriteetsed tegevused on ühtselt arvestatud. Rattateede võrgustiku arendamine, liikluse rahustamine ning rataste parkimistingimuste parendamine on osutunud tõhusateks meetmeteks rattaga liikumiste osakaalu suurendamisel. Need meetmed mitte ainult ei soodusta rattasõitu, vaid aitavad kaasa ka asulate elukeskkonna, elukvaliteedi ja kõigi liiklejate liiklusohutuse paranemisele. Mõju: väga suur. Aastaks 2040 potentsiaal saada 80 000-120 000 täiendavat rattaga ja jalgsi igapäevast liikujat juurde, kes teevad 30-50% oma liikumistest jalgsi või rattaga. Siht aastaks 2029 ca 30 000-40 000 liikujat). Jalgsi ja rattaga liikujate liiklusriskide ja kannatanute vähenemine. Näiteks: Tallinna 2021-2023 rajatud südalinna rattateede mõju -- aasta jooksul rattaga liikujate arv loendatud ristmikel kahekordistus</p> <p>https://uuringud.tallinn.ee/file_download/1620. Kopenhaageni regioonis kasvas rattateede võrgustiku</p> <p>teeregister kajastab rattaga ja jalgrattataristu, jalgrattaradade, jalgrattate, jalgrate ning jalgratta ja jalgrateed üldkorra</p> <p>ja seisundit. Välja on töötatud andmete esitamise põhimõtted ja protsess, mis motiveeriks kõiki taristu haldajaid (KOV, TRAM, erateed) esitama korrektseid ajakohaseid andmeid. Korrastatud andmestiku ja kaardikihi tulemusel on terviklik ülevaade taristu olmeasolevast olukorrast, puuduvatest ühendustest. Rattaga liikujatel on võimalik oma teekondi kaardirakendustes (nt Google) planeerida</p>
Avalikul sektoril on paremad teadmised ja tööriistad suure kasutuspotentsiaaliga rattataristu kavandamiseks, nt võimalus kaardistada põhivõrku ja prioriteetseid ühendusi ning puuduvaid lõike tuvastada
Auditite põhimõtted on kaasajastatud ja kokku lepitud. Objektid on kavandatud ohutult, arvestatud on kõikide liiklejagruppidega ning liiklusõnnetuste riskid on minimaalsed
Kontseptsioon on välja töötatud, et ühendada peamised tõmbekeskused ja linnalähipiirkonnad sujuvate, hästi tähistatud ja hooldatud rattateedega

Väiksema koormusega tänavad ja kõrvalmaanteed on rattaga liiklejatele ohutud ka ilma eraldi rattateedeta, võimalus kasutada jagatud liiklusruumi kui ka ohutuid rattaradu nii asula sees kui väljas. Ca 5 objekti aastas
Rajatud on mugavad ja turvalised ratta parkimistingimused avalike asutuste klientidele ja töötajatele. Rattakasutus on nähtavam. Rajatakse ca 50 turvalist rattaparklat
Viimane abinõu on võimalik lahendada olemasoleva taristu puudusi, väiksemaid katkestusi ja üleminekuid, sh tegeletakse liikluse rahustamise ja liikluskorralduse muutmise, ristmike ohutusega, nn pop-up lahendustega ja nn 2-1
ühendatakse erinevad piirkonnad linnades ja naaberomavalitsuste vahel. Olemasolevat taristut uuendatakse, parandades kvaliteeti, kõrvaldades auke ja kõrgeid äärekive. Luuakse mugavam ja atraktiivsem rattasõidu keskkond, julgustades pikemaid ja sagedasemaid sõite. See aitab lahendada ka katkendliku ja halva kvaliteediga taristu
loomist
Loodud on läbipaistev taotlusvoorude süsteem koos hindamiskriteeriumitega ning rahastatakse objekte, mis toetavad mugava ja hea ligipäästevusega rattataristu loomist
Rohkem vahendeid mugava ja ligipääsetava rattataristu rajamiseks
Rahem ühistranspordijätk teenuste kättesaadavus, väiksem ajakulu, ratast on mitme ühistranspordi ja teiste liikumisviisidega kombineerida, mitmekesisemad liikumisvõimalused ja liikumisvaesuse vähenemine sh maapiirkondades. Mõju: suur. Potentsiaalselt on võimalik 2040. aastaks saada 20-40 000 täiendavat ühistranspordiga liikujat, kes peamiselt kombineerivad ühistranspordi rattaga (aastaks 2030 on siht ca 7000–15 000 täiendavat igapäevast kasutajat). Näiteks: 2023. aastal tehti Tartu rattaringluse ratastega kokku 706 000 sõitu, neist 90% elektriratastega. Kokku läbiti aasta jooksul pea 2 miljonit kilomeetrit, Tartu rattaringlus on osutunud üheks Euroopa tõhusaimaks
rattaringluse jõukamaks, mis on juba hästi integreeritud ühistranspordiga. Sellega on "Bike and Ride"
Välja on töötatud liikuvuskeskuste rajamise põhimõtted, mis arvestavad ühistranspordireformiga, sh uue liinivõrguga, olulised peatused on tuvastatud ja neile on hea ligipääs rattaga
Ratast on mugav ja turvaline parkida ühistranspordipeatuste läheduses, tänu sellele on ühistransport jm teenused paremini kättesaadavad ja viimane miil on hästi lahendatud
Nii rongide kui ka busside sõiduplaanides on rattaveo võimalused tähistatud ja Eesti eri piirkondadesse on võimalus ratas ühistranspordis kaasa võtta
Suuremates asustusüksustes on tagatud ratta- ja kergliikurite ringlus ÜT pikendusena
Mõju: otsest mõju ei prognoosita, kumulatiivne mõju on toodud pt-s 2. Hästi korraldatud läbiaastane teehooldus võib suurendada rattakasutust talvel 2–4 korda. Lisaks paranevad ka jalgsi liikumise tingimused, panustades oluliselt nii tegevussuuna 2 kui ka 3 mõjude realiseerumisele. Vähenevad tänavatel kukkumisega seotud vigastused. Näiteks: Kopenhaagenis, kus rattateid hooldatakse esmajärjekorras, ulatub talvine rattasõit 75%-ni suvisest tasemest ning Stockholmis andis selline talihoolituse prioriteetide ümberkorraldamine tulemuseks 30-40% talvekuude rattasõidu kasvu. Oulu linn, mis on Soome suurima talvise rattasõidu osakaaluga linn (42% suve sõitudest), investeeris spetsiaalsesse mehaanilisse lumekoristusse ja liivavabasse libedusetõrjesse ning saavutas üle 100% talvise rattasõidu kasvu.
Teehooldajad oskavad rattateid talviti hästi ja optimaalselt hooldada ning vastavat tehnikat kasutada.
Uuendatud on seisunditasemete süsteemi määrus. Süsteemiga määratakse kindlaks rattateede seisunditasemed ja uuendatakse neid võrgustiku arengust lähtudes. Vajaminev võimalik lisaressurss on kaardistatud. Rattateed on talviti hästi hooldatud. Ca 500 km toimub üks kord päevas teehoole tihemini
KOV-id ja TRAM teevad koostööd hooldelepingute sõlmimisel nii, et võimalikult terviklikku jalg- ja jalgrattatee lõiku hooldab üks teenusepakkuja, et tagada ühtlane hooldus teekonnal olulisse sihtkohta
Sarnaselt sõiduteega on seisunditasemete kaardil kuvatud ka rattateede seisunditasemed
Näiteks: Hollandis on liiklusseaduses rakendatud „haavatava osalise kaitse“ põhimõtet (motoriseeritud liiklejal on suurem vastutus kokkupõrkel) ning see on toonud rattakasutuse kasvu linnades kuni 40%

Mõisted on õigusaktides ühtlustatud ja korrastatud, kasutusel korrektsed nimetused: jalgtee, kõnnitee, ratta- ja jalgtee, rattatee, rattarada, moodsad elektrilised sõidukid on käsitletud
Õigusaktides sh Liiklusseaduses olevad vastuolud ja eesõiguste ebamäärasused on korrastatud
Teed ja tänavad on ohutumad kõikidele liiklejatele, igaile teele on kehtestatud ohutu ja usutav piirkiirus ning liiklejad peavad sellest kinni. Paljudel kõrvalteedel ja elamupiirkondade tänavatel, kus puudub vajadus eraldi rattataristu järele, muutub rattaga liiklemine ohutuks, sest erinevate liiklejagruppide liikumiskiiruse vahe muutub väiksemaks kui 20 km/h
Üle on vaadatud ja muudetud protsessid, juhendid ja kaardistatud normide muutmise vajadus. Asulaid läbivate riigiteede tüübid on kaardistatud, loodud on paremad jalgsi ja rattaga liikumise tingimused
Rakendatakse ühtseid põhimõtteid elanike liikuvuse ning rattaga ja jalgsi liikuvate inimeste vajaduste rahuldamiseks ligipääsetava taristu kavandamisel, sh olemasoleva rattateede võrgustiku katkestuste ja puuduvate lülide tuvastamisel taristu ja liikuvuse kavandamise igas etapis. Taristu kavandamisel muutub senine mootorsõidukite liikluse kitsalt vaadelt inimeste liikuvuse analüüsile ja korraldamisele laiemalt.
Tekib ühtne arusaam rattakasutuse edendamise kavade metoodikast ja koostamisest
Eesti käitumisjuhend kriisilukordadeks arvestab rattaga kui ühe toimekindla transpordivahendiga kriisi ajal nii inimeste liikumiseks, toidu ja tarvikute transpordiks kui ka sidepidamiseks ja evakueerimiseks
Rattastrateegia eesmärkide saavutamise eeldab pikaajalist, laipaisvat ja stabiilset rahastamist. Selleks töötatakse välja süsteemne rahastusmudel, mis toetab rattaliikluse arendamist nii riiklikul kui ka kohaliku omavalitsuse tasandil.
Mõju: oluline roll tegevussuundade 2-4 mõju ja potentsiaali teostumiseks.
Näiteks: 2015. a tugevalt investeeritud – "Plan Vélo" ning rattateede kogupikkuse kasvu kahekordistumine 2020-22. a Perüüsi loomiseks rattateedest määsaliinidesse üle 60%
Analüüsitakse võimalusi tagada rattataristu rahastus kindla osana transpordiinvesteeringutest või muude allikate kaudu. Vajadusel luuakse spetsiaalne fond
EL toetusfondidesse on projektid esitatud koordineeritult ning vahendid tõhusalt kasutatud
Toetused nt korteriühistute, ilmastikukindlate rattaparklate ja -hoidlate, rattaringluse, jms rahastamiseks
Rattaga tööle ja töösõitude eest on lihtne töötajale kompenseerida, erinevate sõidukite kasutajad on võrdselt koheldud.
Rattaga liikumine muutub ühiskonnas vaartustatud ja nähtavaks liikumisviisiks, mida toetab positiivne kuvand. Ühiskonnas suhtutakse rattaga liikumisse soosivalt ja arvestavalt. Rattaga liikumises nähakse võimalust ühendada kasulik, tervislik ja säästlik liikumisviis. Väheneb vastandumine ja paraneb üldine liikluskultuur ja teineteisega arvestamine.
Mõju: Oluline mõju erinevate tegevste ja otsuste edukaks rakendamiseks, praeguste ja uute kasutajate kaasamiseks.
Näiteks: Suurbritannias (London, Manchester) on kampaaniad nagu "Love to Ride" ja "Cycle to Work Day"
muudatunud hõvi rattasõidust huvitama elanikest, Analüüsides avalikest andmetest selgub, et üle 40%
Olemas on kommunikatsioonijuhised avalikule sektorile jalgrattakasutuse edendamiseks. Loodud on sõnumite- ja pildipank, et tagada kommunikatsiooni ühtset arusaama
Ratas on ühiskonnas nähtav – raskem inimesi näeb, et rattaga sõitmine on vaart tegevus, mida tasub proovida.
Mainekujunduses on suur osa üritustel ja kampaaniatel: rattaga tööle, rattaga kooli, näita eeskuju, autovaba päev; rattalinnapea, kõige rattasõbralikuma koostööpartneri, linnaasutuse, korteriühistu jms valimine ja avalikul tseremoonial väljakuulutamine.
Sotsiaalkampaaniad on senistest rattakasutusklišeedest kõrgema tasemega ning näitavad ratast atraktiivse liikumisvahendina. Mõjusate kampaaniate korraldamiseks on kaasatud asjatundliku ja loova lähenemisega partner ning koostatud on vastav lähteülesanne partneri hankimiseks.
Teavitustöö! (nt käemärgid, rattakell).
12500 lühileistühend on teadlikud, kasutavad ning arvestavad erinevate lühileistega. Tööaegidel kasutatakse

<p>Eestis kasvab nende koostise arv, kus iga-aastat toimub jalgratturite koostis ja eksamid (10-15a). Rakendatakse rohkem mängulist ja reaalses liikluskeskonnas õppimist. Kodulähedase liikluskeskonna kogemus on omandatud. HTM-iga on jõutud kokkuleppele meetmetes, kuidas elavdada rattaga igapäevast ohutut liiklemist (nt läbiviidud jalgratturi koolituse toetamine eraldi loodud toetusprojekti raames või kohustuslik ainetund õppekavas liikluse või ohutuse teemal 1. ja 2. kooliastmes). Jätkatakse algkoolituse ja üle aasta toimuvate kogemusseminaride</p>
<p>Ohutu ja meeldiva argiliikumiste teekonna kavandamine. Tähelepanu liikluskorraldusele ja ohutule käitumisele ratturi seisukohast. Sihtgrupi koolitajatele võimaldatakse aluskoolitust teiste EU riikide programmide väljaõppe korraldajalt (nt <i>Bikeability</i>, <i>Mobiel21</i>). Sihtgrupiks on TET (tervist edendavad töökohad) võrgustik</p>
<p>Liikumisõpetajatel on teadmised ja oskused laste jalgratturi koolituse sõiduõppe tundide läbiviimiseks ainetunni raames (liikumine vahendil), sh õpe imiteeritud liiklusega väljakul või grupiga vähese liiklussagedusega teedel.</p>
<p>Kokkulepped on saavutatud, kuidas juhtimisõigust taotlevad ja elukutselised juhid (bussijuhid, veokite juhid jmt) saavad koolitatud võimalikest ohuolukordadest nii autojuhi kui ka rattaga liikuja perspektiivist</p>
<p>mitmekesisustab Ratta kasutusviise ning tugevdab Rattaettevõtete ja inimeste teenuste rolli nii majanduses kui ka piirkondlikus arengus. Eesti tuntus rattaturismi sihtkohana nii Euroopas kui ka Eestis kasvab. Rattaturism ei ole vaid liikumisviis, vaid mitmekihiline arenguvedur – see toetab elu- ja külastuskeskkonda, kogukondi, majandust ja väärtuspõhist turismi. Hea rattaturismi taristu (nt märgistatud marsruudid, ööbimisvõimalused, infopunktid) julgustab ka kohalikke rattaga liikuma.</p>
<p>Mõju: Rattaturist jätab rohkem kohalikku majandusse kui tavaline autorändur (nt EuroVelo uuringud näitavad keskmiselt 50–70 €/päevas/inimene)</p>
<p>Näiteks: Brandenburgi liidumaal on rattaturismi kasv toonud kaasa ka igapäevasõitude arvu suurenemise, sest inimesed hakkasid hindama rattasõitu kui lihtsat ja mõnusat liikumisviisi (ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), <i>Fahrradmonitor Deutschland</i>). Sama juhtumiseks Brandenburgis. Tänu rattaturismi populaarsusele on ka</p>
<p>Marsruudid on ajakohastatud ja korrastatud ning sellega seotud turismi sihtkohad on selgelt tähistatud ja hooldatud. Inimesed on teadlikumad rattaturismi võimalustest Eestis. Eesti on atraktiivne rattaturismi sihtkoht ning marsruudid on kaardilt lihtsalt leitavad. Rattaturismi koordinaator on määratud</p>
<p>Olemasolevad marsruudid on välja selgitatud, määratud, ajakohastatud ja hooldatud. Marsruute kajastatakse kaardirakenduses</p>
<p>Rattastrateegia 4 a lisaressursivajadus on kokku 96 M€ ehk 24 M€/a.</p>
<p>Aastaks 2040 on hinnatud aktiivsete liikumisviiside kasvu tulemusel tervisekulude ja autokasutuse väliskulude sääst võrreldes praeguste trendide jätkumisega ca 250-300 M€/a.</p>
<p>Iga täiendav euro aktiivseid liikumisviise toetavasse taristusse toob Eesti ühiskonnale ca 4-8 € tagasi</p>

ia töötubadest

Vastutaja	Tähtaeg	Avaliku sektori lisaressursi vajadus
Liikumisharrastuse kompetentsikeskus (LHKK)/KLIM	2025 III kv	pole
TRAM/MARU	2028 II kv	60 000 €
KLIM/REM	2027 II kv	400 000 €
TRAM, KOV	2026 III kv	30 000 €
Koostöövõrgustik	pidev	pole
Koostöövõrgustik	iga aasta mai lõpuks	pole
koostöövõrgustik /TRAM/ELVL/KLIM	2026 II kv	pole
TRAM	2027 III kv	250 000 €
TRAM/MARU/KOV	2027 II kv	150 000 €
TRAM	2027 II kv	pole
TRAM/KOV	2029 III kv	200 000 €
TRAM/KLIM/KOV	2027 II kv	pole

TRAM/KOV	2029 III kv	2 000 000 €
KLIM/RKAS	2029 III kv	500 000 €
KLIM	2029 III kv	5 000 000 €
KOV	2029 III kv	30 000 000 €
REM	2027 II kv	10 000 000 €
KLIM/TRAM	2025-2029	20 000 000 €
REM/TRAM/KOV	2027-2029	15 000 000 €
KOV/TRAM	2030 III kv	250 000 €
REM/ÜTKd	2030 III kv	täpsustub
Linnad/KOVid	2030 III kv	10 000 000 €
TRAM/KOV	2027 I kv	25 000 €
TRAM/KOV	2029 II kv	2 000 000 €
KOV/TRAM	2029 III kv	pole
TRAM	2029 III kv	25 000 €

KLIM/TRAM	2029 III kv	pole
KLIM	2029 III kv	pole
TRAM/KLIM/KOV	2029 III kv	pole
TRAM/KLIM/KOV	2028 III kv	pole
TRAM/Koostöövõrgustik	2026 II kv	pole
TRAM/ELVL	2026 II kv	pole
Päästeamet?	2027 III kv	pole
KLIM/RAM/REM	2029 III kv	täpsustub
KLIM/TRAM/KOV	2027 II kv	pole
KLIM/REM	2028 I kv	täpsustub
RAM/KLIM	2027 II kv	pole
LHKK	2026 III kv	25 000 €
TRAM/LHKK	2026-2029	400 000 €

HTM/TRAM/KOV(kool)	2026-2029	639 755 €
LHKK/TRAM	2028 III kv	30 000 €
HTM/Ülikoolid	2029 I kv	pole
KLIM/TRAM/autokoolid	2028 III kv	täpsustub
TRAM/MKM	2026-2029	80 000 €
TRAM/KOV/MKM	2028 II kv	30 000 €
Kokku koos investeeringutega 2025-2029		97 094 755 €
