



TRANSPORDIAMET



KLIIMAMINISTEERIUM

Eesti rattastrateegia 2040



Eessõnad



Sisukord

Sisukord	3
Kokkuvõte	4
English Summary	5
1. Milleks rattakasutust edendada?	6
2. Rattakasutuse senised trendid ja väljakutsed – kus me oleme?	9
3. Peamised väljakutsed ja kitsaskohad	16
4. Visioon ja eesmärgid – kuhu me tahame jõuda?	18
5. Strateegia elluviimise läbivad põhimõtted	21
6. Tegevussuunad 2025–2029	23
LISA I	29

Kokkuvõte

Eesti rattastrateegia visiooniks on, et aastaks 2040 oleks rattasõit Eestis loomulik, mugav ja turvaline liikumisviis, mida kasutatakse igapäevaselt, aastaringelt ja erinevate sihtkohtade vahel liiklemiseks, samuti ühistranspordiga kombineerituna. Rattakasutuse osakaal peaks tõusma vähemalt 13%-ni kõikidest liikumistest. Rattataristu arendus ja hooldus integreeritakse igapäevasesse liikuvuse ja taristu korraldusse nii riiklikul kui ka kohaliku tasandil. Olulisteks mõõdikuteks seatakse rattasõidu osakaalu, sageduse ja ohutuse kasv.

Eestis on rattakasutus veel tagasihoidlik võrreldes Põhjamaadega, kuid kasvutrend on märgatav, eriti linnades. 2021. aasta andmetel moodustasid rattaga tehtud sõidud 5% kõikidest liikumistest ning umbes 4% linnaelanikest kasutab ratast peamise töölesõidu vahendina. Maapiirkondades on rattaga liikumisel märkimisväärne roll eriti kooliõpilaste ja eakamate hulgas. Eesti rattataristu on seni olnud katkendlik ja ebapiisav, mistõttu tajuvad inimesed rattaga liikumist ebamugava ja ohtlikuna. Planeerimisel ja taristu arendamisel ei ole rattakasutust siiani käsitletud igapäevase ja praktilise liikumisviisina. Õigusruum on ebatäpne ja ebaühtlane ning ei toeta piisavalt ratturite õigusi ega ohutust. Liikluskultuuri arendamine vajab rohkem tähelepanu, esineb palju riskikäitumist ning lugupidamatust kaasliiklejate suhtes. Liikluskasvatus on lünklik. Samuti on planeerimiskompetents ja teadmiste baas napp ning rattaliikluse positiivseid mõjusid tervisele ja keskkonnale alahinnatakse süsteemselt. Samas on ühiskonnas kasvav toetus ja ootus säästvate liikumisviiside arendamisele.

Strateegia läbivateks põhimõtteks on rattaga liikujate võrdne ja õiglane kohtlemine, kus rattakasutust nähakse võrdväärse liikumisviisina ja samas võetakse neid arvesse kui vähemkaitstud liiklejaid. Arvestatakse kasutajate erinevustega – rattataristu peab sobima nii lastele kui eakatele ning olema mugav aastaringelt. Planeerimisel arvestatakse nõudluse potentsiaali, lahendades esmalt kõige olulisemad lülid asulates ning luues seeläbi järjest terviklikuma taristuvõrgustiku. Taristu peab olema sujuvalt ühendatud ühistranspordiga ning kavandamine toimub koostöös eri osapoolte ja taristuomanikega.

Strateegia elluviimine keskendub avaliku sektori võimestamisele, sealhulgas üleriigilise juhtimise ja koostöövõrgustiku loomisele, kohalike rakenduskavade koostamisele ning avaliku sektori pädevustetõstmisele. Kavandatakse ja rajatakse mugav, sidus ja ligipääsetav rattataristu, mille mõju igapäevasele liikumisele on väga suur. Arendatakse rattaringlust ja rattaga ühistranspordi kombineerimist, sealhulgas parkimisvõimalusi ja rattavedu. Tähtsal kohal on ka talvise teehoolduse parandamine, õigusruumi kaasajastamine, pikaajaline rahastus ning rattasõidu positiivse kuvandi ja rattaturismi arendamine.





English Summary

The vision of the Estonian Cycling Strategy is that by 2040, cycling in Estonia will be a natural, convenient, and safe mode of transport used for daily destinations and seamlessly integrated with public transport. The share of cycling should reach at least 13% of all trips. The development and maintenance of cycling infrastructure will be integrated into everyday mobility and infrastructure planning at both national and local levels. Key indicators include the increase in the share, frequency, and safety of cycling,

In Estonia, cycling is still relatively modest compared to the Nordic countries, but the growth trend is noticeable, especially in urban areas. According to 2021 data, cycling accounted for 5% of all trips, and approximately 4% of trips to work are done mainly by bike. In rural areas, cycling plays a significant role particularly among schoolchildren and the elderly. So far, the cycling infrastructure in Estonia has been fragmented and inadequate, making cycling often feel inconvenient and unsafe. Cycling has not yet been treated as a practical, everyday means of transportation in planning and infrastructure development. The legal framework is often inconsistent, lacking sufficient protection of cyclists' rights and safety. Traffic culture is weak, and traffic education, especially in schools, is insufficient. In addition, planning competence and data availability are limited, and the positive health and environmental impacts of cycling are systematically underestimated. At the same time, there is growing societal support and expectation for the development of sustainable modes of transport.

The strategy is based on the principles of equal and fair treatment, where cycling is considered an equal mode of transport, while also recognizing cyclists as vulnerable road users. Cycling infrastructure must be suitable for both children and the elderly and be comfortable year-round. Planning considers demand potential by first addressing the most critical missing links within settlements and thereby gradually creating a comprehensive infrastructure network. The infrastructure must be smoothly connected to public transport, and planning takes place in cooperation with various stakeholders and infrastructure owners.

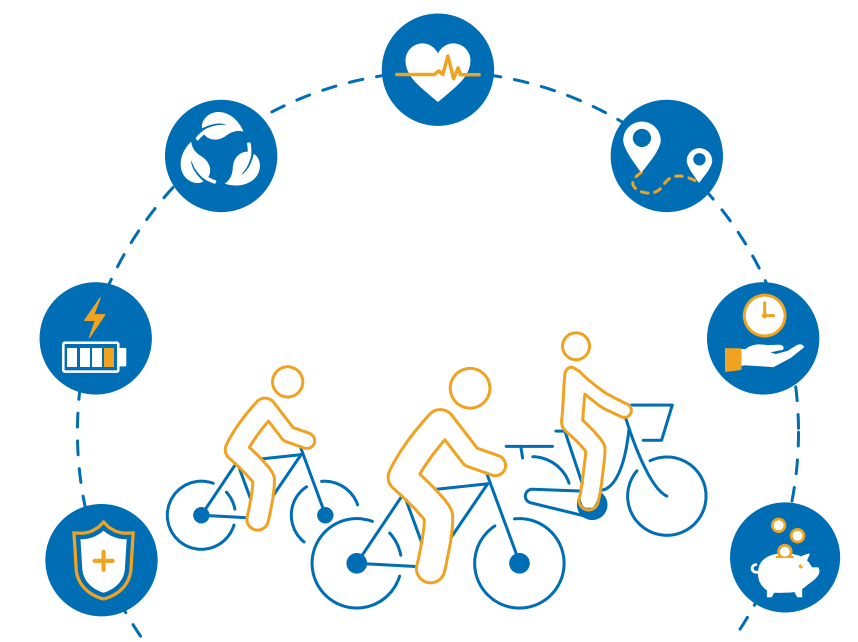
The implementation of the strategy focuses on empowering the public sector, including the establishment of nationwide leadership and a cooperation network, the development of local implementation plans, and the enhancement of public sector competencies. A comfortable, coherent, and accessible cycling infrastructure will be planned and built, having a significant impact on everyday mobility. Bicycle sharing systems and integration with public transport integration will be developed. Other key priorities include improving winter maintenance, updating the legal framework, ensuring long-term funding, and promoting a positive image of cycling and the development of cycling tourism.



1. Milleks rattakasutust edendada?

¹ Käesolevas strateegias kasutatakse koondmõistet „**ratas**“ kõikide sõidukite kohta, mille kasutamine on jalgrattateel, jalgrattarajal ja/või jalgratta- ja jalgteel kehtiva (mai 2025) liiklusseaduse kohaselt lubatud: jalgratas, elektrijalgratas, kahe- ja kolmeveljeline mootorsõiduk, pisimootorsõiduk ja kergliikurid (elektriline tõukeratas, tasakaaluliikur jm kergliikurid).

- ▶ Rattaga¹ liikumisel jt aktiivsetel liikumisviisidel on **oluline roll eri vanuses inimeste liikumis-vabaduse ja elukvaliteedi tagamisel**, olles tervislik, taskukohane ja keskkonnahoidlik liikumisviis kodu, töö, hariduse, kaubanduse, teenuste ja vaba aja veetmisega seotud sihtkohtadesse nii linna kui ka maapiirkondades. Vähendab ebavõrdsust, ummikutest põhjustatud ajakulu ja sõltuvust autotranspordist ning soodustab inimeste sotsiaalsust.
- ▶ **Rahvatervis.** Rattakasutusega kaasneb märkimisväärne positiivne tervise mõju. Regulaarne füüsiline aktiivsus vähendab südamehaiguste, rasvumise ja diabeedi riski ning ratas võimaldab integreerida füüsilist aktiivsust igapäevastesse liikumistesse. Rattasõit teeb õnnelikuks!



- ▷ **Ligipääsetavus.** Ratas on ruumiliselt ja ajaliselt efektiivne liikumisvahend linnalises keskkonnas ja võimaldab paindlikumat ligipääsu hajaasustuses, eriti kombinatsioonis ühistranspordiga. Suurendab ligipääsetavust ja liikumisvabadust linnades ning maapiirkondades. Parem rattataristu muudab ka jalgsi ning erinevate abivahenditega (lapsevankrid, ratastool, rulaator) liikumise mugavamaks.
- ▷ **Elukeskkond ja looduskeskkond.** Rattakasutus võimaldab vähendada transpordi negatiivseid mõjusid: vähendada müra, õhusaastet ja kasvuhoonegaase ning ebamõislikku ruumikasutust. Tõstab elukvaliteeti ja edendab aktiivset elustiili.
- ▷ Rattasõit on **kliimakindel, energiatõhus ja kriisikindel.**
- ▷ **Majandus.** Rattataristu rajamine ja hooldamine on sotsiaalmajanduslikult tulus. Lisaks loob rattakasutus töökohti ja on arvestatava mõjuga turismivaldkonna osa. Vähendab tervishoiukulusid.
- ▷ **Ohutu.** Kui taristu on kavandatud nii, et see pakub mugavat ruumi rattasõiduks ja jalgsi liikumiseks, luuakse turvalisem ja atraktiivsem liikumisruum, siis see aitab vähendada liiklusõnnetustes vigastada saanute ja hukkunute arvu.

Kellele?

- ▷ Rattakasutuse suurenemisest ja rattataristu arendamisest saavad kasu kõik, vanusest või peamisest liikumisviisist sõltumata.
- ▷ Rattakasutuse kasvu potentsiaal tööelise elanikkonna hulgas on suurim linnades ja asulates.
- ▷ Ratta ja ühistranspordi kombineerimine teeb koos kiirema ja sagedama ühistransporditeenusega (rongijaamad, sagedase ühendusega bussiliinid) elanikkonnale paremini kättesaadavaks ja võimaldab vähendada kulukaid autosõite nii linnades kui ka pikkadel vahemaadel.
- ▷ Parem rattataristu, elektrirattad sh kasti- ja kaubarattad muudavad rattaga liikumise, sh laste või asjade vedamise mugavaks ka pikematel vahemaadel.
- ▷ Rattataristu arendamine toetab energiatõhusat ja ruumisäästlikku linnalogistika ettevõtlust nii inimeste kui ka kaupade ja teenustega seotud vedudes.

Rattasõidu eeliseid ja potentsiaali on võimalik rakendada siis, kui rattakasutust soodustava taristu kavandamine on **lõimitud transpordi ja asustuse planeerimise kõigil tasanditel** – kohalikul, regionaalsel ja riiklikul.

- ▷ **Riiklikul tasandil** aitab rattastrateegia tagada, et rattaga liikumist võetakse võrdväärse liikumisviisina erinevatel tasanditel kogu Eestis.
- ▷ **Regionaalsel tasandil** saab strateegia abil ühendada linnade toimepiirkondi, arendada ühtset rattataristut ning edendada rattaturismi.
- ▷ **Kohalikul tasandil** on oluline luua **tihe ja turvaline asulasisene rattateede ja tänavate võrgustik ja rataste parkimistingimused.**

Seosed teiste Eesti arengudokumentidega

- ▷ Eesti 2035; Üleriigiline planeering; Transpordi ja liikuvuse arengukava
- ▷ Ühistranspordi reform; Liiklusohutusprogramm
- ▷ Rahvastiku tervise arengukava, Liikumisaktiivsuse arengukava, Spordipoliitika põhialused
- ▷ Turismi pikk vaade 2025–2035
- ▷ Eesti ja kohalike omavalitsuste (KOV) kliima- ja energiatõhususe kavad
- ▷ Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskavad
- ▷ Tallinna liikuvuskava, Tartu liikuvuskava ja linnade rattastrateegiad (Tallinn, Tartu, Viljandi, Pärnu)
- ▷ Maakondade ja kohalike omavalitsuste arengukavad.

Eesti rattastrateegia eesmärgid ja tegevused on seotud mitmete riigi- ja kohaliku tasandi arengudokumentidega, mis käsitlevad elukeskkonna, säästva liikuvuse, rahvatervise, liiklusohutuse ja keskkonnakaitse eesmäärke. „Eesti 2035“, üleriigiline planeering ning transpordi- ja liikuvuse arengukava (TLAK) rõhutavad kestlikku linnaruumi planeerimist, ühistranspordi reform ja linnade liikuvuskavad aga toetavad rattakasutuse integreerimist mugava ja turvalise ühistranspordiga². Liiklusohutusprogramm täiendab rattastrateegiat, aidates parandada ratturite ohutust ja vähendada liiklusõnnetusi. Rahvastiku tervise ja liikumisaktiivsuse arengukavad näevad rattakasutuses võimalust elanikkonna füüsilise ja vaimse tervise parandamiseks, kliima- ja energiatõhususe ning müravähendamise kavad toetavad aga rattakasutuse suurendamist eesmärgiga vähendada kahjulikke heitmeid ja mürareostust. Kohalike omavalitsuste ja linnade strateegilised dokumendid aitavad ellu viia praktilisi lahendusi ja toetavad rattaliikluse kasvuks vajaliku infrastruktuuri rajamist kohalikul tasandil.

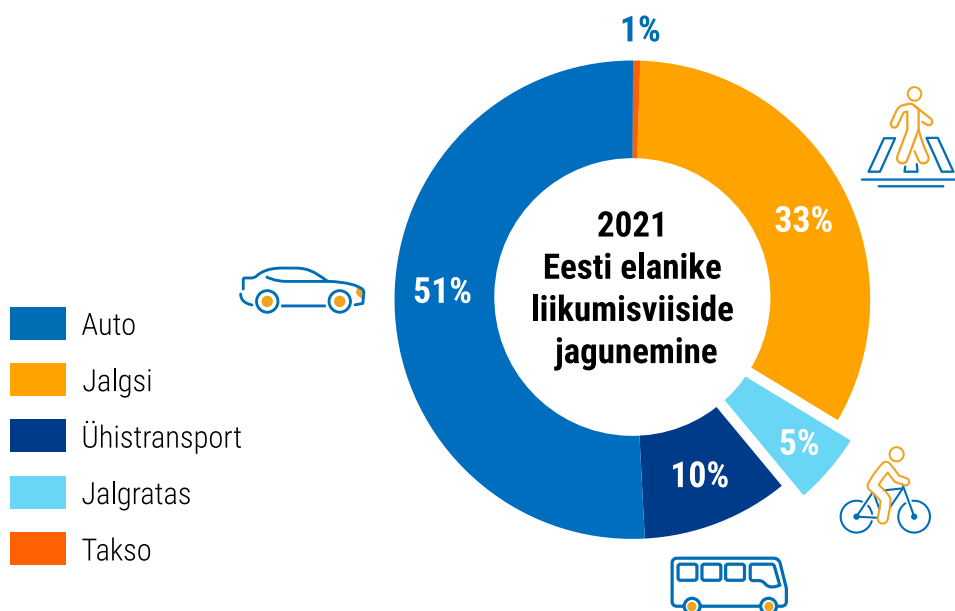
² TLAK eesmärk 2035: ühistranspordiga, rattaga ja jalgsi liikumiste osakaal on 55%, sh linnapiirkondades 60%.



2. Rattakasutuse senised trendid ja väljakutsed – kus me oleme?

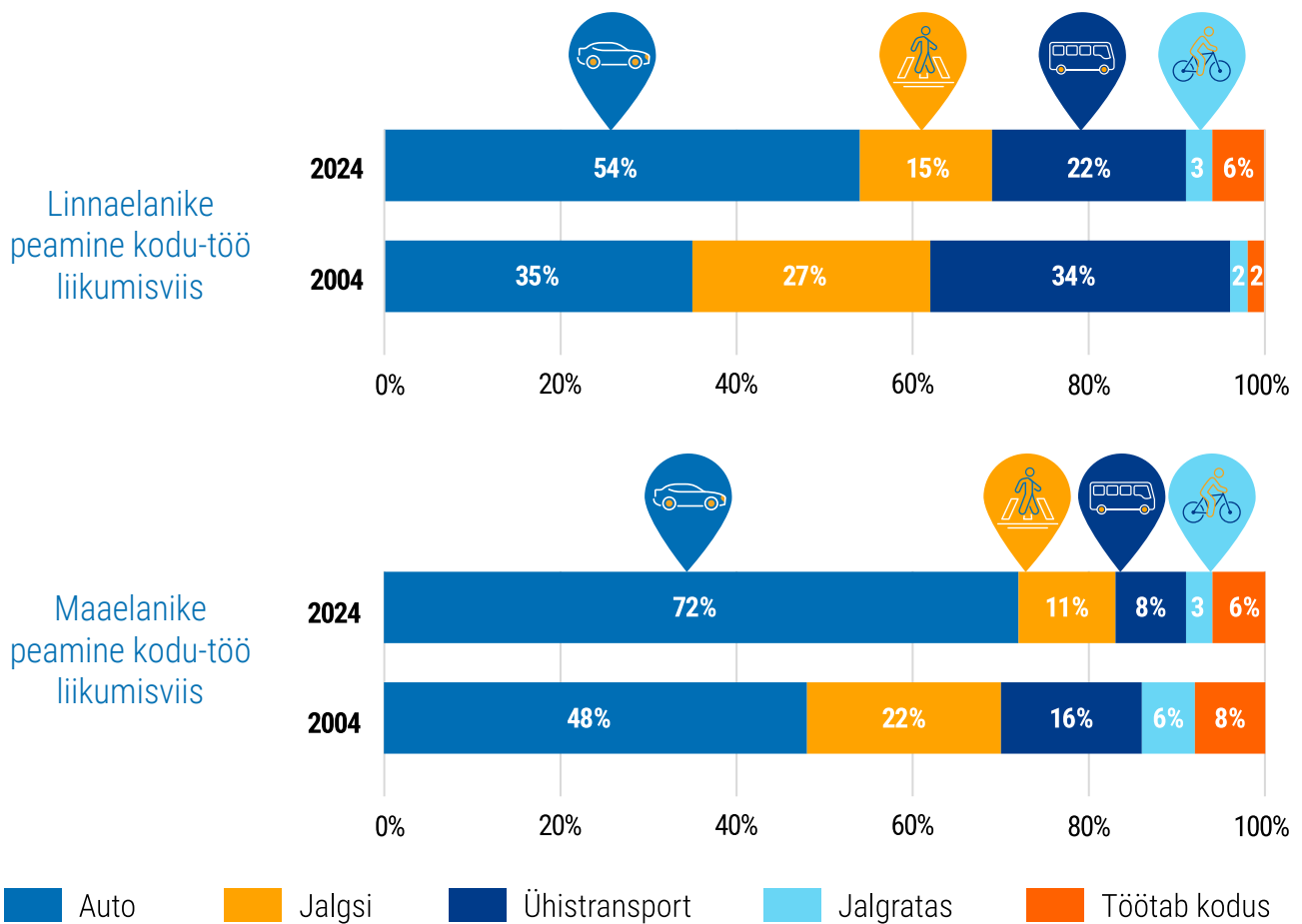
2.1 Ülevaade senistest trendidest

Eestis on rattakasutus võrreldes Põhjamaadega veel pigem tagasihoidlik, kuid siiski uuesti kasvavas trendis. Eesti elanike 2021. a liikuvusuuringu andmetel tehakse 5% 7–80-aastaste Eesti elanike liikumistest rattaga ja 33% jalgsi (joonis 1).



Joonis 1. Eesti elanike liikumisviiside jagunemine, % liikumistest 2021. a.

Allikas: EELU 2021



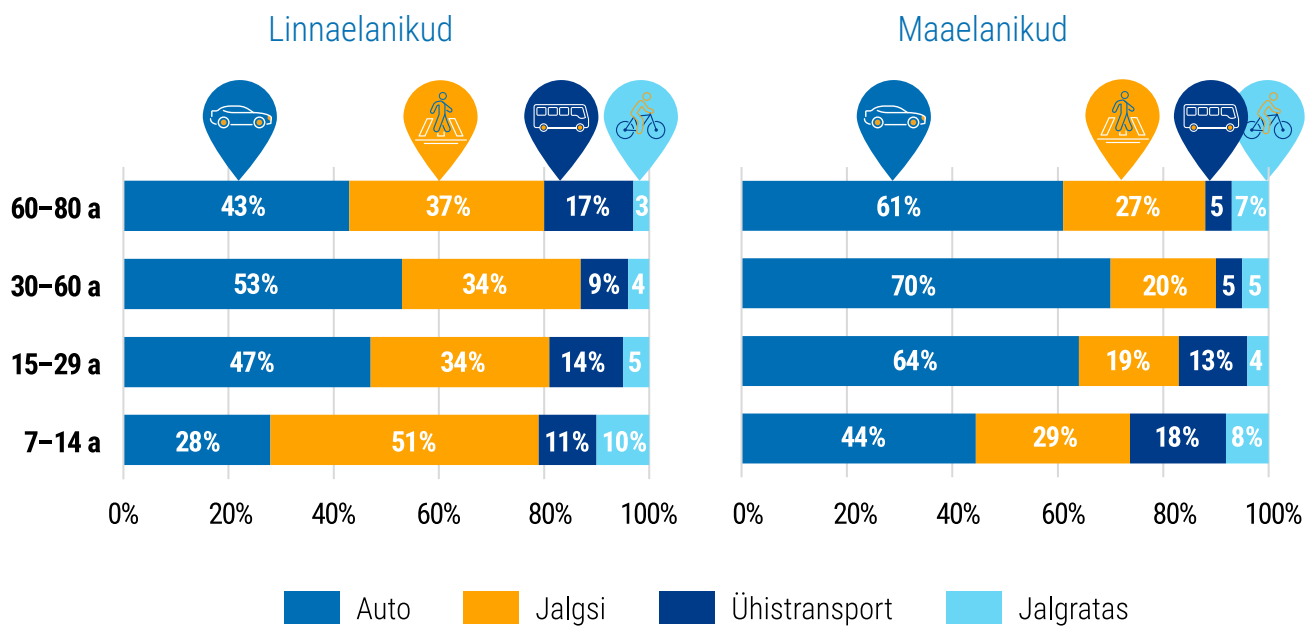
Joonis 2. Linna- ja maaelanike kodu-töö peamine liikumisviis 2004. ja 2024. a.

Allikas: Statistikaamet

Liikumisviiside muutuste pikaajalisema trendi kohta on meil Eestis andmed kodu-töö liikumiste kohta. Linnades on ratas kui peamine kodu-töö liikumisvahend viimase 15 aasta jooksul olnud, küll marginaalselt tasemelt, kasvutrendis – peamiselt rattaga liigub ca 4% linnaelanikest. Maalistes omavalitsustes on jalgsi ja rattaga liikumiste osakaal veidi vähenenud, kuid jalgsi ja rattaga tööle liikumine on ka maapiirkondades märkimisväärne – peamiselt jalgsi liiguvad tööle 10% ja rattaga 3% hõivatutest (joonis 2).

Eri vanusegruppide liikumisviiside mustreid vaadates on rattaga liikumisel võrdlemisi oluline roll 7–14-aastaste linna- ja maaelanike ja ka üle 60-aastaste maaelanike hulgas (joonis 3).

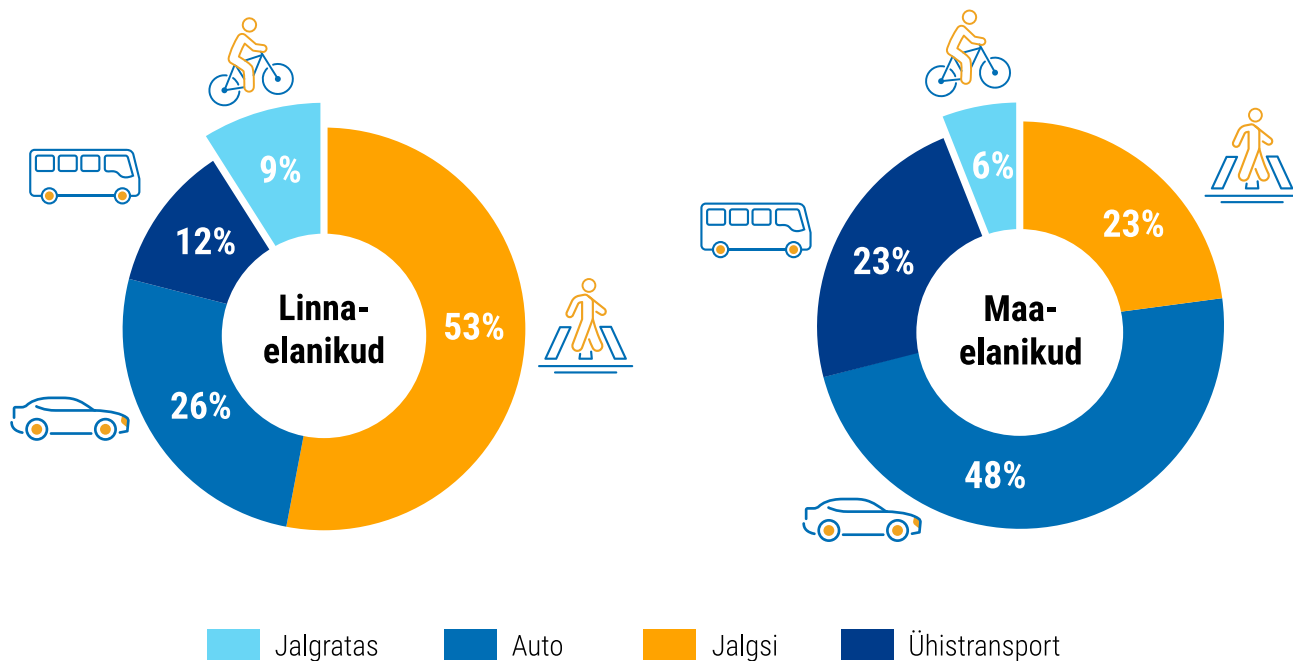
Eesti elanike liikumisviiside jagunemine



Joonis 3. Eesti linna- ja maaelanike liikumisviisid vanusegrupiti, % liikumistest 2021. a.

Allikas: EELU 2021

7-14-aastaste õpilaste kooli liikumise viisid linna- ja maaelanike hulgas

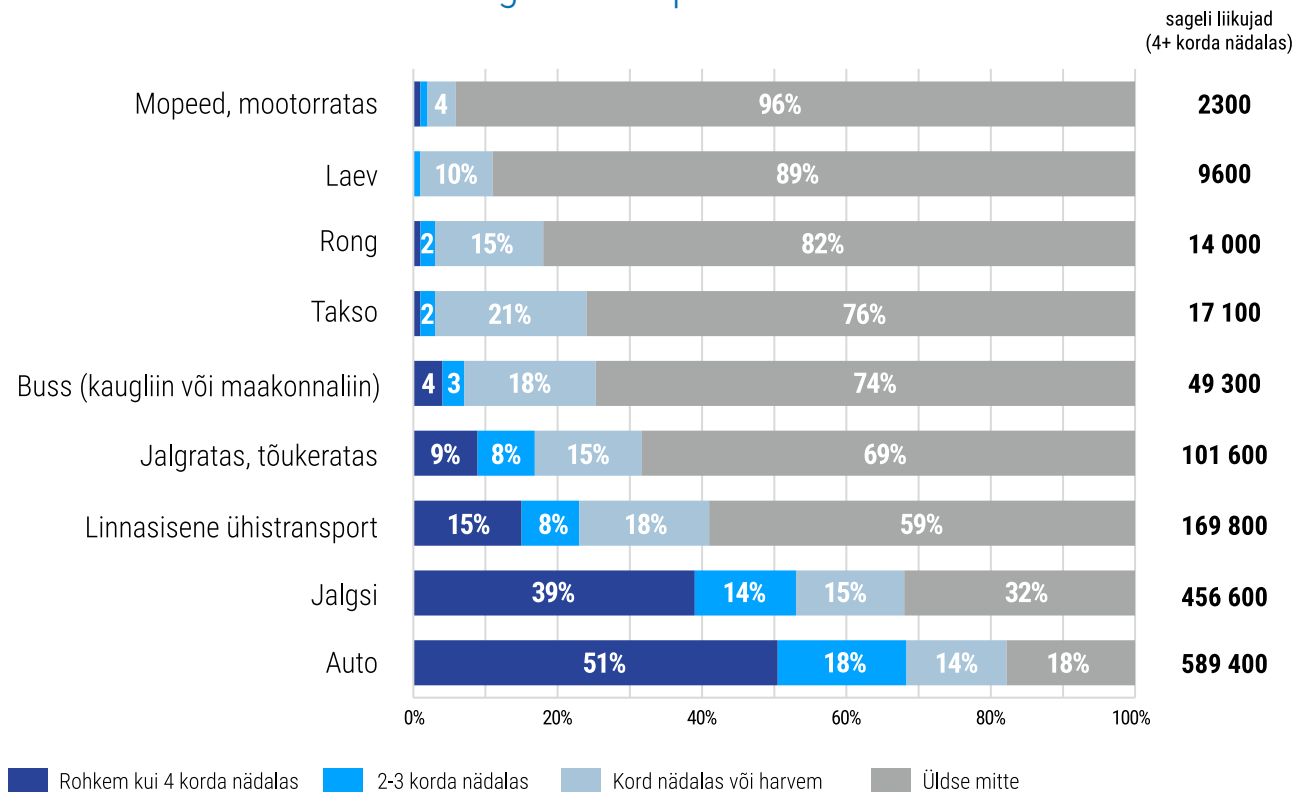


Joonis 4. 7-14a Eesti õpilaste kooli liikumisviisi jagunemine linna- ja maaelanike hulgas, % liikumistest 2021. a.

Allikas: EELU 2021

Rattaga liikumisel on juba praegu oluline roll Eesti elanike igapäevases logistikas – ca 9% linnapiirkondade ja 6% maapiirkondade kooliealistest lastest liiguvad kooli rattaga ning vastavalt 53% ja 23% liiguvad kooli jalgsi (joonis 4). Ca 9% üle 7-aastastest Eesti elanikest kasutab rohkem kui neljal päeval töönädalas ratast (joonis 5).

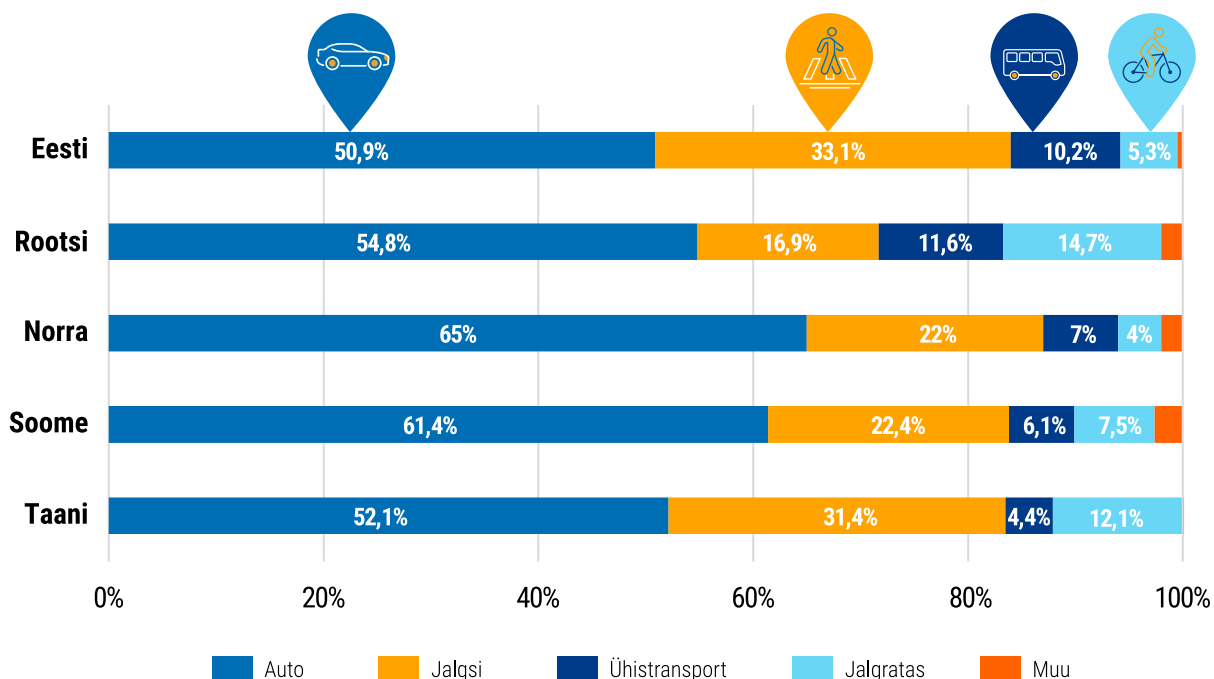
Kasutatud liikumisviiside sagedus tööpäevadel



Joonis 5. Erinevate liikumisviiside kasutamise sagedus tööpäevadel.

Allikas: EELU 2021

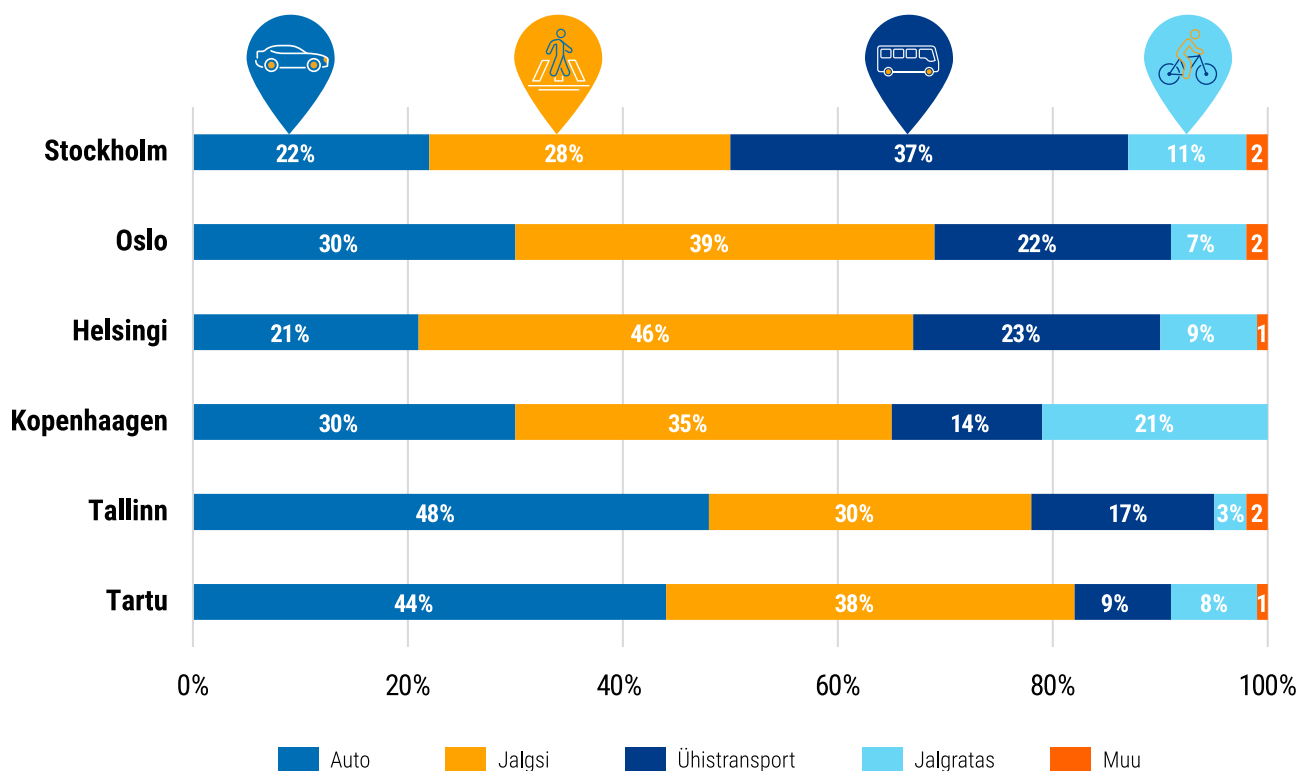
Elanike liikumisviiside jaotus 2021



Joonis 6. Elanike liikumisviiside jagunemine Põhjamaades ja Eestis 2021. a (% liikumistest)

Allikad: Nordic cycling policy: National objectives, mechanisms, and actors; EELU 2021

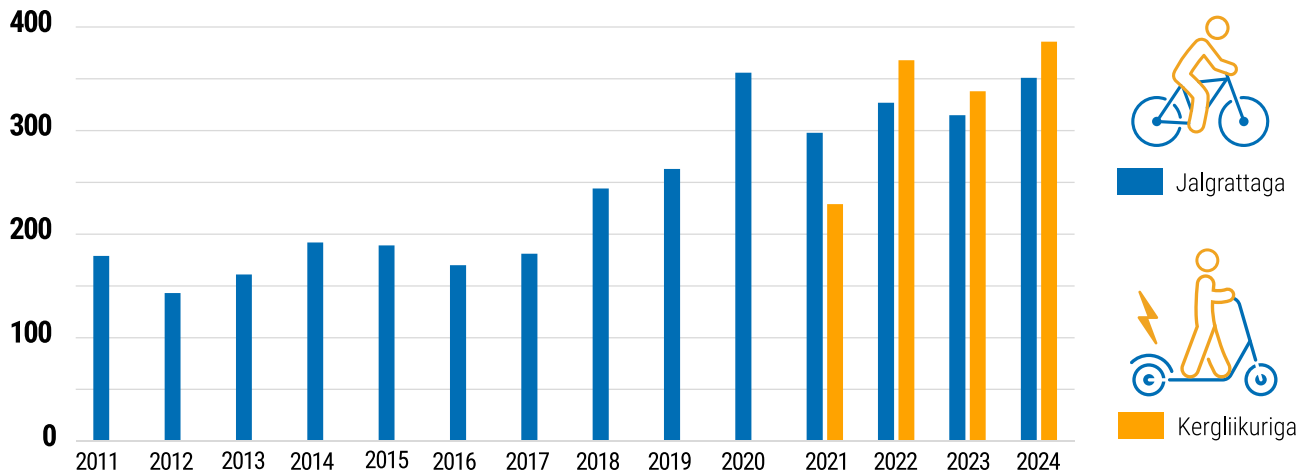
Elanike liikumisviiside jaotus 2021.a liikumisest



Joonis 7. Elanike liikumisviiside jagunemine valitud linnades 2021. a (% liikumistest)

Allikad: Nordic cycling policy: National objectives, mechanisms, and actors; EELU 2021

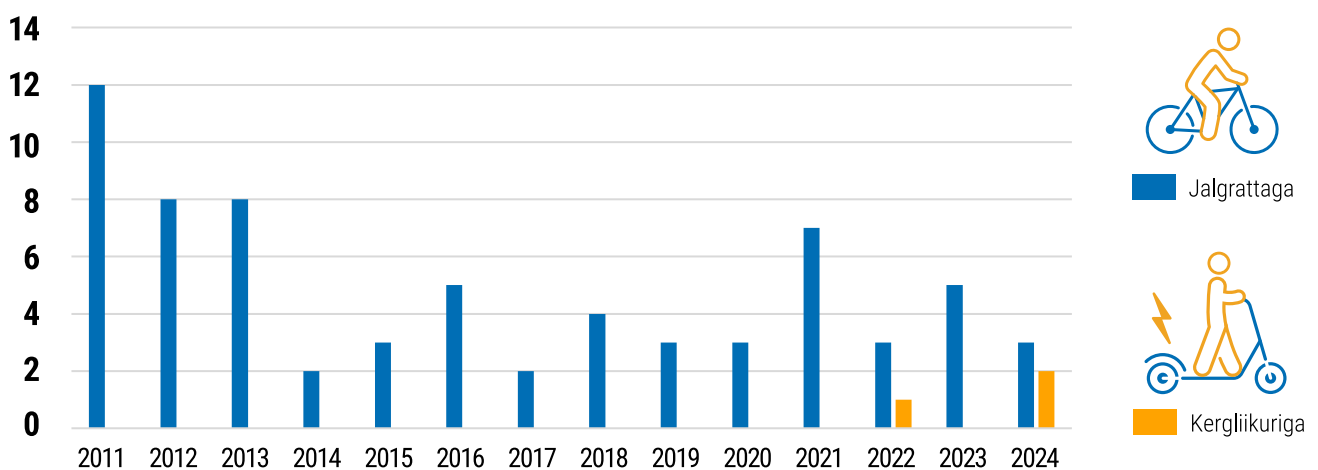
Eesti liikluses vigastatud jalgratta ja kergliikuritega liiklejad 2011–2024



Joonis 8. Eesti teedel kannatanud jalgratta ja kergliikuriga liiklejad 2011–2024

Allikas: Transpordiamet 2025

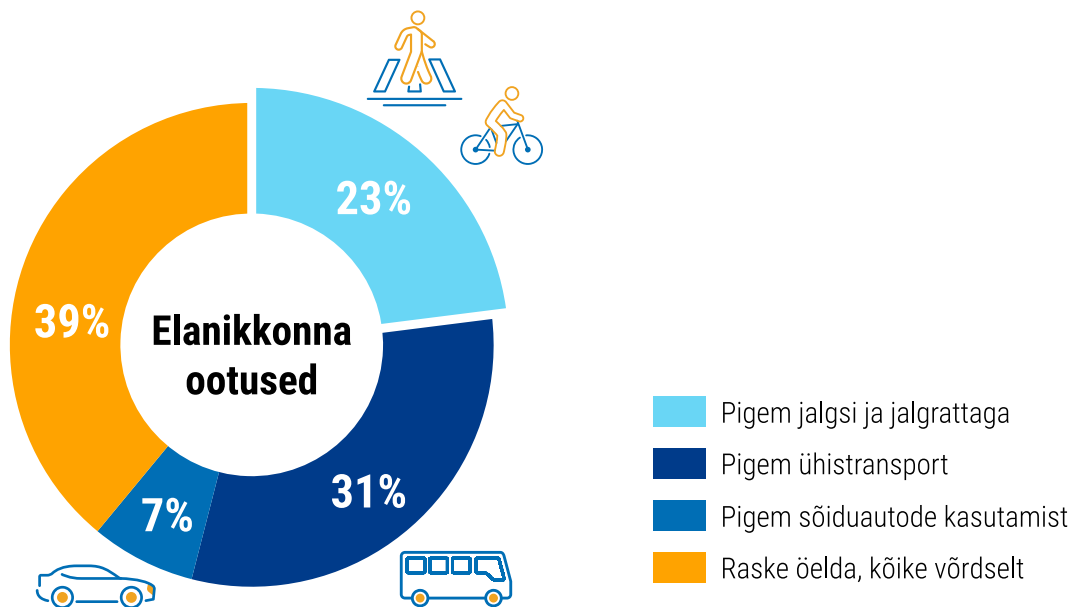
Eesti liikluses hukkunud jalgratta ja kergliikuritega liiklejad 2011–2024



Joonis 9. Eesti teedel hukkunud jalgratta ja kergliikuriga liiklejad 2011–2024

Allikas: Transpordiamet 2025

Elanikkonna ootused riigile ja KOV-idele säästvate liikumisviiside soodustamiseks on kõrged. Ca 23% Transpordiameti tellitud liikuvusuuringule vastanutest pidas vajalikuks, et eelkõige peaks soodustama jalgsi ja rattaga liikumist, 31% ühistransporti ja 39% erinevaid liikumisviise võrdselt, ainult 7% arvab, et eelisarendama peab autoliiklust.



Joonis 10. Elanikkonna ootused riigile ja KOV-idele erinevate liikumisviiside soodustamiseks.
Allikas: EELU 2021



3. Peamised väljakutsed ja kitsaskohad

Rattastrateegia koostamise käigus toimunud töötubade ja eeluuringu³ tuvastati koostöös eri osaliste ja konsultantidega peamised probleemid.

- ▶ **Rattataristu on Eestis katkendlik** ega toeta piisavalt ratta kasutamist igapäevasteks liikumisteks, mistõttu tajutakse rattakasutust tihti ohtliku või ebamugavana. Seni peamiselt segakasutusega jalgratta- ja jalgteed ei toeta sujuvat rattakasutust tihedamas linnaruumis, uute elektritoega rataste nagu elektrijalgrataste, elektritõukerataste, pisimopeedide, kastirataste kasutamiseks on senine taristu puudulik ja muutunud häirivaks jalgsi liikujatele.
- ▶ **Ratast pole seni tunnustatud praktilise igapäevase liikumisvahendina**, mistõttu pole rattakasutuse potentsiaaliga piisavalt arvestatud senise taristu kavandamisel, planeeringutes, rattaga liikujatele omistatakse tihti subkultuuri kuvandit. Rattakasutust pole liiklus- jm uuringutes süsteemselt käsitletud, mistõttu on ka andmed ja teadmised rattakasutuse muutustest ja potentsiaalset puudulikkust.
- ▶ **Eesti liikluskultuuri tase on madal ja liikluskasvatus lünklik**. Esineb palju riskikäitumist ning teineteisega arvestamist liikluses sageli ei väärtustata, mis muudab rattaga liikumise paljudele ebaturvaliseks või ebameeldivaks. Liikluskasvatus pole järjepidev ja lüngad saavad alguse juba haridusasutustest.
- ▶ **Rattataristu kavandamine ja kasutuse edendamine on killustunud**. Praegu puudub rattakasutuse edendamisel selge juhtimine ja koordineeriv üksus, mistõttu vastutus on killustunud riigi, kohalike omavalitsuste ja teiste osaliste vahel. Samuti puudub stabiilne ja pikaajaline rahastus, mis tagaks nii rattataristu arendamise kui ka hoolduse.
- ▶ **Aegunud mõisted ja mõistete ebaühtlane kasutus õigusaktides**. Mõisted nagu „kergliiklus“, „kergliikleja“ ja „kegliiklusteed“ on mitmetimõistetavad, põhjustades segadust nii planeerimises kui ka seadusloomes, sest jalgsi ja ratastega liikujate kiirused on väga erinevad ning tihedamas tänavaruumis vajab jalgsi ja rattaga liikujate ruum eraldi lahendamist. Liiklusseaduse ja taristu projekteerimise juhendite erinevad tõlgendused takistavad rattataristu ühtset käsitlemist ja rakendamist.

³ Eesti rattastrateegia eeluuring. Liikuvusagentuur 2025

<https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-04/ERS%20eeluuring%202025.pdf>

- ▷ **Uuendamist vajavad õigusaktid ja juhendid.** Kehtivad õigusaktid ei käsitle piisavalt rattaga liiklejate õigusi, kohustusi ja nende suhet teiste liiklejatega, põhjustades ebamäärasust ja turvariske. Lisaks puuduvad ühtsed juhised nii omavalitsustele kui ka asulaid läbivate riigiteedega seonduva rattataristu kavandamiseks ja aktiivseid liikumisviise soodustavaks liikluskorralduseks, mis raskendab tervikliku taristu loomist ja selle aasta ringi hooldamist.
- ▷ **Vähene rattateede planeerimise kompetents.** Eestis on puudu ühtsetest tööriistadest, mis toetaksid tõenduspõhist rattataristu planeerimist nii riigiteedel kui ka KOV-ides. Praegune planeerimispraktika ei arvesta piisavalt kasutuspotentsiaali, ohutust, elanike liikumisvajadusi ega sihtkohtade ligipääsetavust.
- ▷ **Rattakasutuse sotsiaalmajanduslike mõjude alahindamine.** Rattaliikluse positiivne mõju tervisele, liiklusohutusele ja elukeskkonna kvaliteedile ei ole piisavalt kajastatud poliitikakujundamises. Puuduvad süstemaatilised analüüsid, mis tõendaksid investeeringute tasuvust tervise- ja keskkonnamõjude kaudu.
- ▷ **Rahvusvaheliste parimate praktikate ebapiisav rakendamine.** Eestil puudub järjepidev ja pikaajaline visioon rattakasutuse edendamiseks. Edukates Euroopa riikides, nagu Taani, Holland ja Saksamaa, on strateegiline rahastamine ja tugev poliitiline tugi näidanud häid tulemusi, kuid Eesti ei ole neid õppetunde süsteemselt rakendanud.



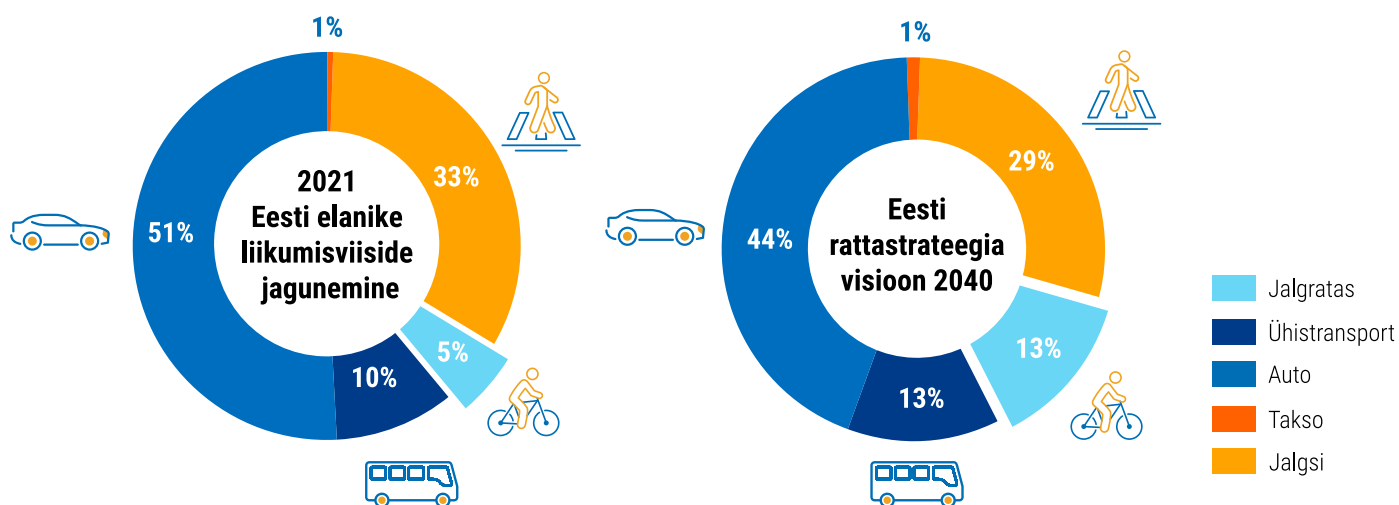
4. Visioon ja eesmärgid – kuhu me tahame jõuda?

Visioon: Eestis on rattaga liikumine **igapäevane, mugav ja turvaline**. Rattasõit on **aasta ringi loomulik ja eelistatud** valik nii lühikestel **igapäevasõitude** kui ka vaba aja veetmisel. Pikemate distantside läbimiseks on rattasõit sujuvalt **ühendatud ühistranspordiga**. Katkematu ja kvaliteetse taristu ning suurenenud füüsilise aktiivsuse tulemusel paraneb nii inimeste elukvaliteet ja -keskkond kui ka vaimne ja füüsiline tervis.

Rattastrateegiat viiakse ellu koostöövõrgustikuna, et tagada visiooni saavutamiseks oluliste tegevuste elluviimine ja huvide tasakaal.

„Rattaga sõites oled nagu lind – kerge!“

Säde Pihlak, 8 a







Joonis 9. Eesti elanike liikumisviiside jagunemine 2021 ja Eesti rattastrateegia 2040 visioon.

Allikad: EELU 2021, koostajate arvutused.

Rattastrateegia eesmärgid 2040

- ▷ Rattaga tehakse vähemalt 13% kõikidest liikumistest. Tööle liigub peamiselt rattaga 10% hõivatutest (2024. a 2,5%). Rattataristu teeb kiire ja mugava ühistranspordi paremini kättesaadavaks, mille tulemusel suureneb ka ühistranspordi kasutus. Rattataristu arendamise tulemusel tunnevad kõik liiklejad end turvalisemalt.
- ▷ Rattaga liikumine, tervikliku rattataristu kavandamine ja aasta ringi hooldamine on integreeritud taristu haldamisse riiklikul ja omavalitsuse tasandil ning koostöö erinevate taristuomanike vahel toimib. Ühistranspordi planeerimises arvestatakse ratta ja ühistranspordi kombineerimise ning võimalusel rataste veovõimalustega linnadevahelistel põhiliinidel.

Rattastrateegia seireks kasutatavad peamised mõõdikud:

-  Rattaga liikumiste osakaal liikumistest (Eesti, maalised ja linnalised asulad)
-  Ratta kasutamise osakaal suveperioodil ja talveperioodil (vaja hakata koguma)
-  Rattaga tööle ja kooli liikujate osakaal tööle ja kooli liikumistest
-  Rattaga liikluses kannatanute ja hukkunute arv

Rattastrateegia visiooni 2040 stsenaariumi peamised mõjud ja muutujad

	2024	ERS visioon 2040	Muutuste potentsiaal, tingimused ja eeldused
Rattaga liikumiste osakaal liikumistest	5% ⁴	10-13%	Rattakasutuse osakaal kasvab oluliselt linnades ja väikelinnades. Suur potentsiaal tööeliste kodu-töö rattaga liikumiste osakaalu kasvus. Eeldusel, et taristu muutub mugavaks ja ohutuks, elektrirattad, rattaringlus jm rattateenused teevad rattakasutuse kättesaadavaks ja atraktiivseks nii perede kui ka ettevõtete argilogistikas.
Rattaga liikumiste arv aastas	Ca 49 ⁵ milj/a	Ca 120 milj/a	Rattaga tehtud liikumiste arv kasvab eelkõige linnapiirkondades, tööelise elanikkonna kodu-töö liikumiste osahulgas eeldusel, et taristu on mugav ja ohutu.
Rattaga liikumiste keskmised vahemaad	3,6 ⁶ km	+20% ⁷	Kasvavad nii linnades kui ka maal parema taristu ja elektrijalgrataste kasutuse leviku tulemusel, pikemad vahemaad on rattaga lihtsamini läbitavad.

⁴ EELU 2021

⁵ TRAM arvutused EELU 2021 liikumispäevikute andmete põhjal

⁶ Statistikaamet, tööjõu-uuring, keskmine jalgrattaga tööle liikujate vahemaa (5 a keskmisena)

⁷ Soome, Norra ja Rootsi elanike liikuvusuuringute järgi keskmine liikumine 4,2 km; osaliselt e-rataste liikumised keskmiselt 2 korda pikemad vahemaad

	2024	ERS visioon 2040	Muutuste potentsiaal, tingimused ja eeldused
Rattaga liikumiste summaarne läbisõit aastas	157 milj km/a ⁸	500 milj km/a	Kasvab rattaga liikumiste arvu kasvu ja liikumiste pikemate vahemaade tulemusel.
Täiendav jalgsi ja rattaga sagedasti liikujate arv (keskmiselt päevas)		+100 000 inimest	Rattastrateegia meetmed muudavad nii rattaga kui ka jalgsi liikumistingimusi atraktiivsemaks, mille tulemusel ca 42% igapäevastest liikumistest tehakse jalgsi või rattaga. See tähendab ca 80–120 000 täiendavat jalgsi ja rattaga liikujat päevas, kes teevad 30–50% oma igapäevastest liikumistest rattaga või jalgsi.
Autokasutuse osakaal elanike liikumistest	51% ⁹	44%	Väheneb oluliselt linnades ja väikelinnades isiklikust autost sõltuvuse vähenemise tulemusel. Lühemaid vahemaid on mugavam teha rattaga või jalgsi.
Elanike sõiduautode läbisõit aastas	6,26 miljardit	Ei kasva	Summaarselt ei kasva, linnapiirkondades väheneb, sest sõltuvus isiklikust autost ei suurene.
Ühistranspordi sõitude arv aastas	Ca 94 ¹⁰ miljonit	+30%	Kasvab ca 30% ühistranspordi ja ratta sujuva kombineerimise ning kiire ja sagedase ühistranspordi parema kättesaadavuse tulemusel.
Jalgsi ja rattaga argiliikumiste sotsiaal-majanduslik sääst tervise- jm kuludelt võrreldes trendiga		Ca 250-300 M€/a ¹¹ väiksemad transpordi väliskulud	Ratastega tehtud liikumiste osakaalu suurenemise tulemusel on aastal 2040 jalgsi ja rattaga liikumiste sotsiaal-majanduslik sääst tervisekuludelt ca 210 miljonit €/a. Võrreldes seniste trendide jätkumise stsenaariumiga on sääst 65 M€/a. Sõiduautode väliskulud on võrreldes trendistsenaariumiga 242 M€/a ja leibkondade kulutused autodele 550 M€/a väiksemad. Rattastrateegia rakendamise iga-aastane täiendav maksumus avalikule sektorile on ca 22M€/a (vt lisa 1), seega iga täiendav üks euro aktiivseid liikumisviise toetavasse taristusse toob Eesti ühiskonnale ca 4–8 € tagasi.
Elanike sõiduautode kasvuhoonegaaside heide	1159 kt CO ₂ ekv/a	727 kt CO ₂ ekv/a	Kasvuhoonegaaside heide on energiatõhusama liikuvuse tulemusel ca 255 kt väiksem; ca 26% energiatõhusam liikuvus.

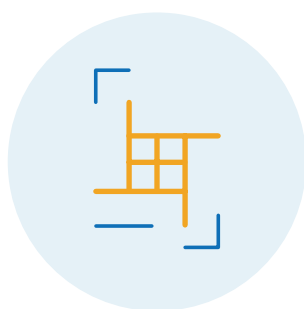
⁸ TRAM-i arvutused EELU 2021 liikumispäevikute andmete põhjal⁹ EELU 2021¹⁰ TRAM-i arvutused EELU 2021 liikumispäevikute andmete põhjal¹¹ Kasutades jalgsi ja rattaga liikumiste tervisemõju ning autode väliskulude EL-i keskmisi väärtusi The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921800918308097>

5. Strateegia elluviimise läbivad põhimõtted

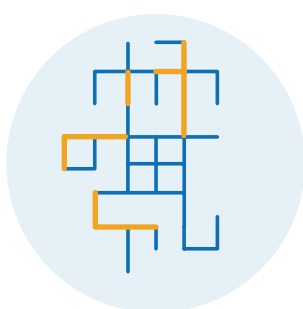


- ▷ **Võrdne ja õiglane kohtlemine.** Rattaga liikumist arvestatakse läbivalt võrdväärse ja samas ka vähemkaitstud liiklejana nii taristu kavandamisel, selle aasta ringi hooldamisel kui ka uuringute ja analüüside tellimisel.
- ▷ **Aasta ringi toimuv.** Nagu jalgsi liikumine, on ka ratas paljudel lühematel sõitudel ja ühistranspordiga kombineeritult arvestatav läbiaastane liikumisviis, mille kasutusmugavus sõltub taristu hooldamisest.
- ▷ **Kaasav.** Taristu peab olema kasutatav kõikidele kasutaja- ja vanusegruppidele, nii 8- kui ka 80- aastastele, ehk lähtuma nõrgimast kasutajast.
- ▷ **Potentsiaali toetav.** Kavandame ja loome taristut selle potentsiaalse nõudluse alusel ning avame kasutuspotentsiaali põhimõttel lahendada esmalt puudolevad lülid asulate sees olulistesse sihtkohtadesse, misjärel laiendada võrgustikku, et ühendada asulat selle lähipiirkonnaga, luues tervikteekondi olulistesse sihtkohtadesse. Arvestame sellega, et kui luuakse tingimused – tulevad ka kasutajad, mitte vastupidi.
- ▷ **Mugavad, sidusad ja ohutud tervikteekonnad.** Taristu kavandamisel keskendume selle sidususele, otsesusele, ohutusele, igapäevasele mugavusele ja atraktiivsusele. Korraldame sõiduteedega ristumised mugavalt ja ohutult.
- ▷ **Olemasoleva taristu kohandamine.** Enne uue taristu arendamist kaalume, kas probleemi on võimalik lahendada liikluskorralduslahendusega olemasoleva taristu baasil, mh valides taristule sobiv ohutu kiirus või kujundades tänavaruum / asulaväline tee ümber.
- ▷ **Jalgsi ja rattaga liikujate eraldi käsitlemine.** Taristu ja liikluskorralduse kavandamisel käsitleme jalgsi ja rattaga liikujate vajadusi eraldi ning vaikimisi ei kavandata segakasutusega jalgratta- ja jalgteid.
- ▷ **Ühistransporditeenusega integreeritud.** Käsitleme taristu kavandamisel ühistranspordipeatuseid oluliste sihtkohtadena ning soodustame mugavat ühistranspordi ja ratta kombineerimist.

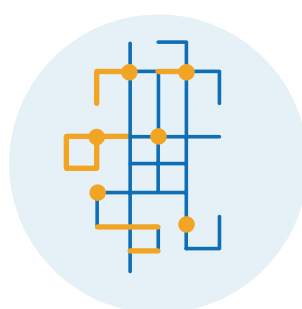
- ▷ **Koordineeritud arendus ja koostöö.** Taristu kavandamisel teeme koostööd taristuomanike vahel ühtsetel põhimõtetel.
- ▷ **Teadmispõhine.** Tagame taristuga ja rattakasutusega seotud andmete kvaliteedi ja nende vaba kättesaadavuse.
- ▷ **Uusi tehnoloogiaid ja innovatsiooni toetav.** Taristu kavandamisel arvestame ruumi ohutuse ja kasutuspotentsiaali tagamiseks erinevate elektriliste liikumisvahenditega. Oleme avatud uuenduslike lahendusele ja ärimudelitele, millel on potentsiaal tuua täiendavaid rattakasutajaid ning otsime proaktiivselt lahendusi nende ohutuks kasutuseks.
- ▷ **Positiivne kuvand ja kommunikatsioon.** Rattateemasid kommunikeerides rõhutame positiivsele kuvandile ja muutusele ning väldime vastandumist. Oleme avaliku sektori ja koostöövõrgustikuga eeskujuks.



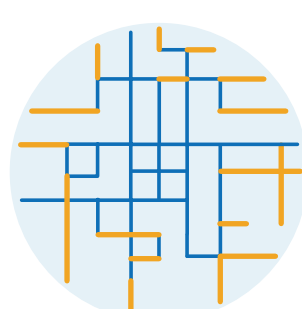
Keskusest lähtuva
rattataristu loomine



Puuduvate ühenduste
rajamine



Sujuvate teekondade
lahendamine



Võrgustiku laiendamine



6. Tegevussuunad 2025–2029

Lisas 1 on Eesti rattastrateegia elluviimiskava, mida uuendatakse kord aastas.

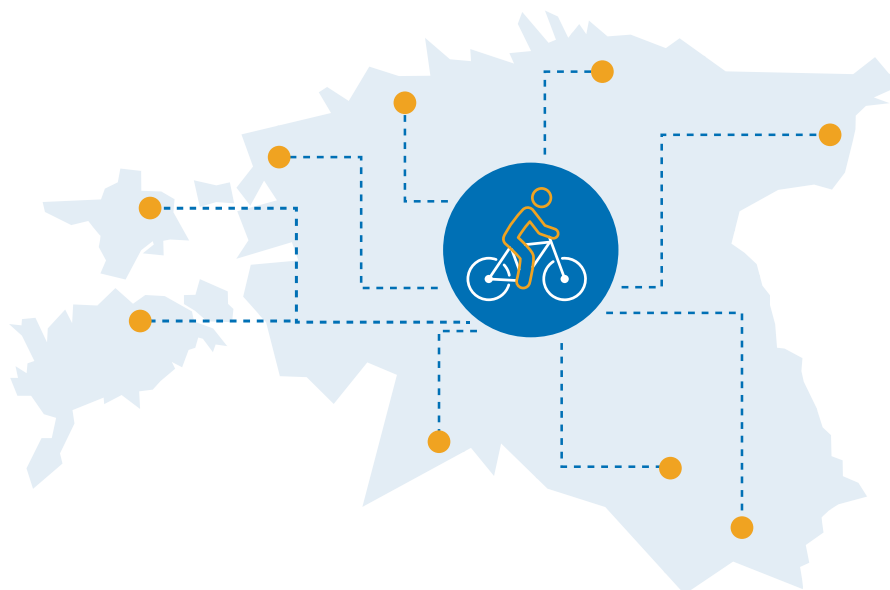
1. Avaliku sektori võimestamine rattastrateegia elluviimisel

Luuakse rattastrateegia elluviimist juhtiv ja toetav üle-eestiline koostöövõrgustik, tõstetakse avaliku sektori ja liikuvuse valdkonna spetsialistide pädevust, koostatakse piirkondlikud ja kohalikud rakenduskavad ning integreeritakse rattastrateegia põhimõtted teistesse arengudokumentidesse. Tagatakse pidev seire, andmekogumine ja tegevuskava uuendamine.



Soovitav muutus: Rattastrateegia elluviimine muutub süsteemseks ja juhituks, avaliku sektori võimekus kasvab.

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.



2. Mugava ja ligipääsetava rattataristu kavandamine ja rajamine

Rattakasutuse potentsiaal ja selleks vajalikud prioriteetsed tegevused on ühtsetel alustel kaardistatud. 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.

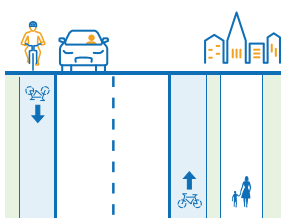


Soovitav muutus: Rattataristu on ohutu, mugav ja ligipääsetav igas vanuses ja võimekuses inimesele.

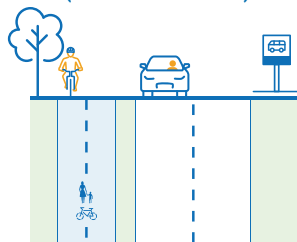
Mõju: väga suur. Aastaks 2040 on võimalik saada 80 000–120 000 täiendavat rattaga ja jalgsi igapäevast liikujat juurde, kes teevad 30–50% oma liikumistest jalgsi või rattaga. Siht aastaks 2030 on ca 30 000–40 000 aktiivset liikujat).

Näiteks: Tallinna 2021–2023 rajatud südalinna rattateede mõju – aasta jooksul rattaga liikujate arv loendatud ristmikel kahekordistus¹². Kopenhaageni regioonis kasvas rattateede võrgustiku laiendamise ja rattakiirteede kontseptsiooni rakendamise tulemusel ca 6 a jooksul rattaga tehtavate sõitude arv 60%, läbitud km 90%, iga võrgustiku km ühiskondlikuks kasuks on hinnatud 0,4 M€/km/a¹³.

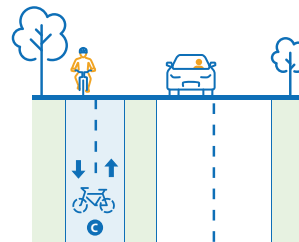
ASULASISENE SÕIDUTEEST JA KÖNNITEEST ERALDATUD RATTATEE



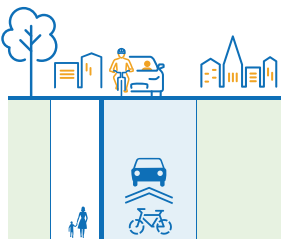
ASULAVÄLINE JALGRATTA- JA JALGTEE (NN KERGLIIKLUSTEE)



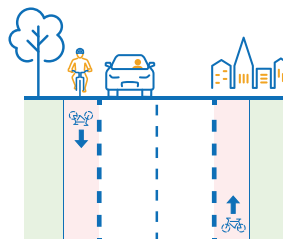
RATTAKIIRTEE



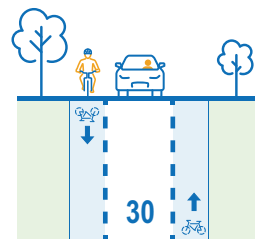
RATTATÄNAV



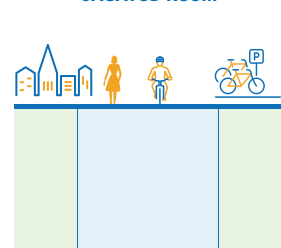
RATTARADA SÕIDUTEES OSANA



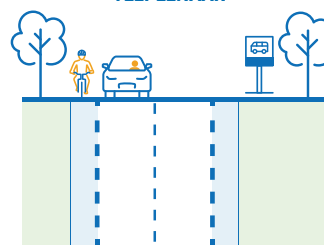
2-1 TEE



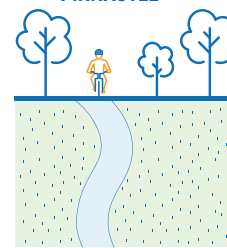
JAGATUD RUUM



TEEPEENAAR



PINNASTE



¹² https://uuringud.tallinn.ee/file_download/1620

¹³ <https://www.pnas.org/doi/10.1073/pnas.2220515120>

3. Ratta ja ühistranspordi kombineerimine ning viimase miili lahenduste toetamine

Tõhustatakse ühendusi oluliste ühistranspordipeatustega, arendatakse parkimisvõimalusi ning toetatakse rataste ringlust, arendatakse rattaveo võimalusi ühistranspordis.

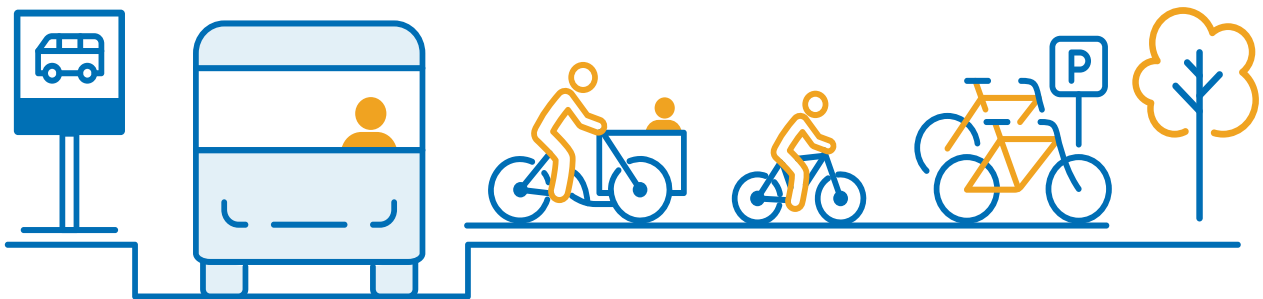


Soovitav muutus: Rattaga ja ühistranspordiga liikumisi on lihtne kombineerida. Väheneb isiklikust autost sõltuvus ja kulud transpordile.

Parem ühistranspordi (ÜT) jt teenuste kättesaadavus, väiksem ajakulu, ratast on lihtne 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 ühistransporti 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 kaks miljonit kilomeetrit, Tartu rattaringlus on osutunud üheks Euroopa tõhusaimaks rattaringluse süsteemiks, mis on väga hästi integreeritud ühistranspordiga. Saksamaal on „Bike-and-Ride“ süsteem rongi- ja metroojaamades ühistranspordi ja ratta kombineeritud kasutus kasvatanud 20–30% ning Taanis on rattaparklad ning mugav rattavedu rongides kasvatanud rattakasutust tööle sõitudel 40%.



4. Aasta ringi rattakasutust soodustavate teehoolde põhimõtete väljatöötamine

Rattateedele määratakse aasta ringi rattakasutust soodustavad seisunditasemed ja koostöölepped taristu omanike vahel, mis kajastuvad kaardirakendustes. Koolitustega tõstetakse teehooldajate teadlikkust talvistest hoolduslahendustest ja -tehnikast.



Soovitav muutus: Rattaga liikumine on mugav ja arvestatav liikumisviis aasta läbi.

Suurem ohutus ja kasutus eri sihtgruppides (nt eakad, lapsed) ning rattataristu efektiivsem kasutamine aasta ringi.

Mõju: 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 ja sellega seonduv tervishoiukulu.

Näiteks: Kopenhaagenis, kus rattateid hooldatakse esmajärjekorras, ulatub talvine rattasõit 75%-ni suvisest tasemest ning Stockholmis andis selline talihoolduse prioriteetide ümberkorraldamine tulemuseks 30–40% talvekuude rattasõidu kasvu. Oulu linn, mis on Soome suurima talvise rattasõidu osakaaluga linn (42% suve sõitudest), investeeris spetsiaalsesse mehaanilisse lumekoristusesse ja liivavabasse libedusetõrjesse ning saavutas üle 100% talvise rattasõidu kasvu.



5. Rattaga liikujate õiglase kohtlemise ja ohutuse tõstmine õigusruumis

Liikluse ja teede kavandamisega seotud õigusaktid ja juhendid ajakohastatakse, et tagada selged reeglid, ühtsed mõisted, taristu kavandamise põhimõtted ja ohutu liikumiskeskkond kõikidele elanikkonnagruppidele lähtudes õiglasest kohtlemisest haavatavate liikumisviiside suhtes nagu jalgsi ja rattaga liikumine. Rattasõidu kui kriisikindla transpordiviisi teadvustamine.



Soovitav muutus: Ratturite õigused ja ohutus on selgelt tagatud ning toetatud ajakohase õigusruumiga.



Näiteks: Hollandis on liiklusseaduses rakendatud „haavatava liikleja kaitse“ põhimõtet (motoriseeritud liiklejal on suurem vastutus kokkupõrkel) ning see on toonud rattakasutuse kasvu linnades kuni 40%-ni.

6. Pikaajaliste ja kestlike rahastamismeetmete väljatöötamine ja tagamine

Töötatakse välja rattataristu toetusmeetmed ja olemasolevate toetuskeemide jätkamine KOV-idele, sh taristu parendused, pehmed meetmed, rattaringlus. Kaalutakse rattakasutuse toetusmeetmeid rattaga-tööle liikumiste soodustamiseks. Tagatakse rahastuse jätkusuutlikkus.

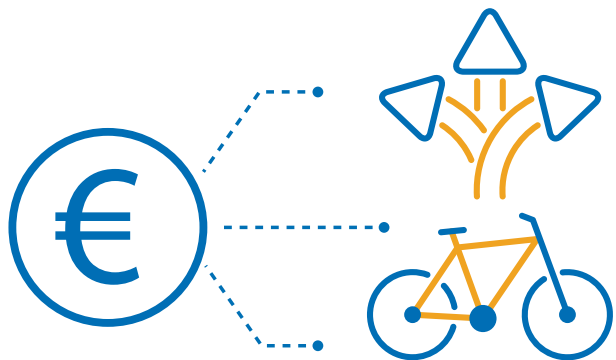


Soovitav muutus: Rattainvesteeringud on pikaajalised, järjepidevad ja süsteemsed, hõlmates ka pehmeid meetmeid.

Rattastrateegia eesmärkide saavutamise eeldab pikaajalist, läbipaistvat ja stabiilset rahastamist. Selleks töötatakse välja süsteemne rahastusmudel, mis toetab rattaliikluse arendamist nii riiklikul kui ka kohaliku omavalitsuse tasandil.

Mõju: suur, oluline roll tegevussuundade 2–4 mõju ja potentsiaali teostumiseks.

Näiteks: 2015. a jõuliselt investeeritud – „Plan Vélo” ning rattateede kogupikkuse kasvu kahekordistumine 2020–22. a Pariisis kasvas rattakasutust mõnes linnaosas üle 60%.



7. Rattaga liikumise positiivse kuvandi kujundamine

Koordineeritud kommunikatsioonijuhendi väljatöötamine, rattakasutuse positiivset kuvandit ja liikluskultuuri toetavad kampaaniaid, koolitused. Arendatakse laste rattakoolitust.



Soovitav muutus: Rattaga liikumine muutub ühiskonnas väärtustatud 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 tegevuste ja otsuste edukaks rakendamiseks, praeguste ja uute kasutajate kaasamiseks.

Näiteks: Suurbritannias (London, Manchester) on kampaaniad nagu „Love to Ride“ ja „Cycle to Work Day“ suurendanud huvi rattasõidu vastu eriti esmakasutajate seas. Analüüsid osalejate andmeid, selgus, et üle 40% inimestest, kes kampaaniate tõttu ratast proovisid, jätkasid sellega regulaarselt¹⁴.



8. Rattaturismi ja ettevõtluse toetamine

Tähistatakse ja ajakohastatakse rattaturismi marsruute, sh EuroVelo marsruudid, ning tõstetakse inimeste teadlikkust rattaturismi võimalustest.



Soovitatav muutus: Eesti on tuntud ja atraktiivne rattaturismi sihtkoht, mis soodustab ka piirkondlikku ettevõtlust.

Rattaturism on mitmekihiline arenguvedur – see toetab elukeskkonda, kogukondi, majandust ja väärtuspõhist turismi. Hea rattaturismi taristu (nt märgistatud marsruudid, ööbimisvõimalused, infopunktid) julgustab ka kohalikke rattaga liikuma.

Mõju: EuroVelo uuringute põhjal jääb rattaturistide keskmine ööpäevane kulutus vahemikku 50–70 eurot. Lisaks loob majandusliku motivatsiooni kohalikel omavalitsustel ja ettevõtetel rattataristut arendada ning võimendab positiivset kuvandit ja tõstab ratta nähtavust ühiskonnas – rohkem inimesi näeb, et see on väärt tegevus, mida tasub proovida.

Näiteks: Brandenburgi liidumaal on rattaturismi kasv toonud kaasa ka igapäevasõitude arvu suurenemise, sest inimesed hakkasid hindama rattasõitu kui lihtsat ja mõnusat liikumisviisi¹⁵. Sama juhtus ka Prantsusmaal. Tänu rattaturismi populaarsusele on ka kohalikud hakanud rohkem ratast kasutama – igapäevane rattakasutus Loire'is kasvas 30% võrra viie aasta jooksul¹⁶.



¹⁴ Love to Ride UK Annual Report 20

¹⁵ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Fahrradmonitor Deutschland

¹⁶ Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire, EuroVelo France

LISA I

Eesti rattastrateegia elluviimiskava 2025–2029





Eesti rattastrateegia 2040

Koostaja: Transpordiamet, Liikuvuse kavadamise osakond

Fotod: Päär-Joonap Keedus

Tallinn, 2025