



Brüssel, 13. oktoober 2025
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	30. september 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2025) 566 final
Teema:	KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE Euroopa jalgrattasõidu deklaratsiooni rakendamise edusammude kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 566 final.

Lisatud: COM(2025) 566 final



Brüssel, 30.9.2025
COM(2025) 566 final

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Euroopa jalgrattasõidu deklaratsiooni rakendamise edusammude kohta

1. SISSEJUHATUS

Euroopa deklaratsioon jalgrattasõidu kohta¹ on poliitiline ühisavaldus, mille allkirjastasid Euroopa Parlament, nõukogu ja Euroopa Komisjon 3. aprillil 2024. See on esimene dokument, milles kinnitatakse, et jalgrattasõit on üks kestlikumaid, kättesaadavamaid, kaasavamaid, odavamaid ning tervislikumaid transpordiliike ja vaba aja veetmise viise ning sellel on ELi ja selle majanduse jaoks oluline lisaväärtus.

Transpordil on suur tähtsus sotsiaalse kaasatuse ja majandusarengu jaoks, uute töökohtade loomisel ning olulistele teenustele juurdepääsu edendamisel. Samas on transport endiselt suur kasvuhoonegaaside heite ja reostuse allikas. Deklaratsiooni eesmärk on jalgrattasõidu pakutavad võimalused kogu ELis täielikult ära kasutada, et aidata kaasa nende probleemide lahendamisele.

Deklaratsiooniga näidatakse suunda praegustele ja tulevastele jalgrattasõiduga seotud poliitikameetmetele ja algatustele.

Selles esitatakse tulevase poliitika arengu ning meetmete sidusa rakendamise suunamiseks kaheksa põhimõtet ja 36 poliitilist kohustust, mis tuleb võtta ELi, riikide ja piirkondade tasandil. Kuigi deklaratsioon ei ole õiguslikult siduv, on sellel arvestatav poliitiline tähtsus, võttes arvesse, et selle põhimõtete edendamine ja rakendamine on ELi ja selle liikmesriikide ühiselt võetud kohustus ja vastutus.

Käesolevas eduaruandes antakse deklaratsiooni peatükkide kaupa üldine ülevaade jalgrattasõidu poliitika, meetmete ja algatustega seotud tegevuse kohta, mis on toimunud Euroopa, riikide, piirkondade ja kohalikul tasandil ning aitab rakendada deklaratsiooni põhimõtteid. Aruandes tuuakse näiteid selles valdkonnas tehtud edusammudest ning kirjeldatakse võimalikke viise, kuidas edendada jalgrattasõitu, et suurendada ja hõlbustada selle laialdasemat kasutuselevõttu.

2. I PEATÜKK. JALGRATTAPOLIITIKA VÄLJATÖÖTAMINE JA TUGEVDAMINE

ELi tasandil kutsus Euroopa Komisjon Euroopa jalgrattasõidu deklaratsiooni vahetu järelmeetmena liikmesriike üles määrama riiklikud jalgrattasõidu kontaktpunktid. Selles uues erivõrgustikus arutatakse ühiseid probleeme, jagatakse parimaid tavasid ja rakendusmeetmeid ning jälgitakse edusamme ELi ja riikide tasandil. Võrgustikku kuuluvad 26 liikmesriigi kontaktpunktid² ja see on ametlikult loodud linnalise liikumiskeskonna eksperdirühma (edaspidi „eksperdirühm“)³ raames. Lisaks loodi deklaratsiooni rakendamise seireks eksperdirühma spetsiaalne allrühm, et tagada kaasav lähenemine ja kaasata aktiivselt rohkem eri sidusrühmi, sealhulgas linnade ja piirkondade ühendusi ja sektori esindajaid.

Eksperdirühm tegi kindlaks ja jälgis üle 20 riikliku meetme, sealhulgas uued või hiljuti uuendatud jalgrattastrateegiad, kavad, deklaratsioonid ja väljatöötatud poliitikasuunad⁴. Mõned neist meetmetest on vastu võetud otseselt deklaratsiooni tulemusena. Praeguseks on 14 ELi liikmesriiki kehtestanud riikliku jalgrattastrateegia või koostanud samalaadse kava⁵. Mitmes liikmesriigis töötatakse välja uusi poliitikakavasid või ajakohastatakse või

¹ ELT C, C/2024/2377, 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Eduaruande koostamise ajal ei olnud Itaalia oma riiklikku jalgrattasõidu kontaktpunkti veel määranud.

³ [E03863](#), mis on kehtestatud komisjoni otsusega C(2022) 5320 final.

⁴ Eksperdirühma panus eduaruandesse: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

rakendatakse olemasolevaid. Näiteks Leedu on teinud märkimisväärse edasiminekku, võttes vastu oma esimese riikliku jalgrattastrateegia⁶. Leedu on vastu võtnud ka uue määruse jalgrattataristu kavandamise ja projekteerimise kohta,⁷ millega kehtestatakse riiklikud nõuded, et tagada ohutud, juurdepääsetavad ja kvaliteetsed jalgrattasõidu rajatised.

Deklaratsioonis julgustati ka linnavalitsusi meetmeid võtma.

Näiteks Parma (Itaalia) esitas kinnituskirja Euroopa jalgrattasõidu deklaratsiooni rakendamise kohta,⁸ milles keskendutakse jalgrattataristu arendamisele ja täiustamisele, jalgrattasõidu kui eelistatud igapäevase transpordivormi edendamisele ning jalgrattaga seotud ettevõtete ja teenuste toetamisele.

Samal ajal kiitis Barcelona suurlinnapiirkonna (Hispaania) suurlinnanõukogu Euroopa jalgrattasõidu deklaratsiooni ametlikult heaks oma täiskogu istungil⁹. Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tehtavate jõupingutuste keskmeks on i) olemasoleva jalgrattataristu arendamine, ii) turvaliste rattaparklate kasutuselevõtt ja optimeerimine, iii) suurlinnade avaliku rattaringluse toetamine ning iv) koolitus- ja haridustegevuse korraldamine.

Ka mitu ELi linna on teinud edusamme ja näidanud üles kindlat pühendumust jalgrattasõidu poliitika ja strateegiate väljatöötamisele, kohandamisele ja tugevdamisele, et saavutada oma kõrged kliimaneutraalsuse eesmärgid. Nad võtsid nende eesmärkide täitmise kohustuse kliimalinnade lepingutega¹⁰ missiooni „100 kliimaneutraalset ja arukat linna“¹¹ raames. Näiteks Dresden (Saksamaa) on seadnud eesmärgiks suurendada jalgrattaliikluse osa 2035. aastaks 75 %-ni, Aarhus (Taani) aga soovib suurendada selle 2030. aastaks 50 %-ni ja Gävle kavatseb saada 2025. aastaks üheks Rootsi rattarikkamaks linnaks, suurendades selleks ajaks jalgrattasõitude arvu 2018. aastaga võrreldes kaks korda.

ELi jalgrattasõidu deklaratsiooni vastuvõtmine on andnud innustust samalaadseteks algatusteks väljaspool ELi, näiteks „Kagu-Euroopa partner- ja vaatlejariikide keskkonnahoidlikku liikuvust käsitlev deklaratsioon: ühiselt keskkonnahoidliku liikuvuse suunas“, mis võeti vastu Transpordiühenduse¹² korraldatud keskkonnahoidliku liikuvuse tippkohtumisel 6.–7. juunil 2024 Sarajevos (Bosnia ja Hertsegoviina)¹³.

Samal ajal hoogustavad mitu muud ELi, riikliku ja kohaliku tasandi meetet jalgrattasõidu arendamist ja kasutuselevõttu ELis.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kavad

Määrusega (EL) 2024/1679,¹⁴ mis on veel üks oluline verstapost ELi tasandil, on kehtestatud õiguslik nõue, mille kohaselt peavad 431 linnapiirkonda võtma 2025. aastaks vastu säästva

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaa6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/2546722/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

¹² Transpordiühendus (Transport Community) on liikuvuse ja transpordi valdkonna rahvusvaheline organisatsioon. Sellel on 36 osalisriiki – Euroopa Liidu liikmesriigid, keda esindab Euroopa Komisjon, ja kuus Kagu-Euroopa riiki (Albaania Vabariik, Bosnia ja Hertsegoviina, Kosovo*, Montenegro, Põhja-Makedoonia Vabariik ja Serbia Vabariik) – ning kolm vaatlejariiki (Gruusia, Moldova Vabariik ja Ukraina). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> (II lisa – Keskkonnahoidlikuma tuleviku lubadus – deklaratsioon jalgrattasõidu kui kestliku transpordiliigi kohta)

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1679, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL)

linnalise liikumiskeskonna kava. Samuti tehakse sellega ülesandeks arendada 2030. aastaks välja mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktid, et hõlbustada esimese ja viimase kilomeetri ühendusi, sealhulgas juurdepääsu ühistranspordile ja aktiivse liikuvuse taristule. Määrus sisaldab nõudeid, et tagada taristu ehitamisel või ajakohastamisel jalgrattateede katkematus ja juurdepääsetavus ning rajada raudteejaamade lähedusse rattaparklad, et edendada aktiivse transpordi liike.

Ajakohastatud 2019. aasta juhenddokument selle kohta, kuidas toetada ja edendada jalgrattasõitu säästva linnalise liikumiskeskonna kava raames, esitatakse 2025. aasta lõpus ning sellesse koondatakse uusimad teadmised ja parimad tavad, et aidata linnadel parandada jalgrattataristut ja -poliitikat ning jalgrattasõidu edendamist.

Paljude linnade säästva linnalise liikumiskeskonna kavad sisaldavad jalgrattasõitu eelistatud liikumisviisiks seadvaid meetmeid. Näiteks Münster (Saksamaa) keskendub kvaliteetsete jalgratturi eesõigusega tänavate ehitamisele ja jalgrattavõrgu ajakohastamisele, samal ajal kui Barcelona (Hispaania) töötas oma 2024. aasta linnalise liikumiskeskonna kava raames välja *jalgataste ja muude isiklike liikumisvahendite programmi*, milles keskendutakse võrgustiku ulatuslikule täiustamisele ja jalgrattataristu ohutumaks muutmisele. Bolognas (Itaalia) sai liikuvuse kavandamisest esimest korda suurlinnapiirkonna kava väljatöötamise lähtepunkt¹⁵. See kava aitab 55-l suurlinnapiirkonna omavalitsusel ühtlustada oma maakasutuspoliitikat ja liikuvusstrateegiaid. Selleks integreeritakse peamised tegevusvahendid ja peamised valdkondlikud strateegiad, nagu suurlinnapiirkonna rattasõidu tegevuskava. Vilnius sai 2025. aastaks Euroopa rohelise pealinna tiitli¹⁶ linna rohepöörde eestvedajana, sealhulgas seoses oma säästva linnalise liikumiskeskonna kava kohaste jalgrattasõidu meetmetega, nagu jalgrattateede pidev arendamine ja uus tänavataristu standard, milles seatakse prioriteediks aktiivne liikuvus.

Liikuvusmustrid

Tuginedes kõigis ELi liikmesriikides 2021. aastal tehtud põhjalikule analüüsile, mille esimesed tulemused esitati 2022. aasta uuringus „Uued liikuvusmustrid Euroopa linnades“,¹⁷ laiendatakse nüüd jätkuvas ELi uuringus andmete analüüsi, et saada parem ülevaade sotsiaaldemograafiliste tunnuste mõjust reisikäitumisele. Uuringus vaadeldakse mitme reisimisliigi hulgas ka jalgrattasõitu. Selle tulemused peaksid andma lisateadmisi jalgrattasõidu kasutamise ja oodatavate tulevikusuundumuste kohta. Esialgne analüüs näitab, et jalgrattasõidu osatähtsus on riikides suhteliselt püsiv.

Liikuvuse juhtimine

Iga-aastase auhinnaga MOBILITYACTION¹⁸ tunnustatakse ettevõtete, asutuste, kodanikuühiskonna organisatsioonide, kodanikualgatuste ja omavalitsuste tipptulemusi liikuvuse juhtimisel. Kampania viimase kahe aasta jooksul on paljud finalistid käivitanud mõjusaid algatusi jalgrattasõidu edendamiseks. Näiteks võib tuua interaktiivsed veebiplatvormid, mis julgustavad õpilasi jalgratast kasutama või kõndima, jalgrattahoolduse teenused töökohtadel ja jalgrattal kooli sõitmise võistlused.

nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013, ELT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en.

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities – Euroopa Liidu Väljaannete Talitus; New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics – Euroopa Komisjon.](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

Lisaks edendavad paljud linnad liikuvuse juhtimise meetmeid. Budapest (Ungari) paistab silma tööalase liikuvuse kavaga, mis julgustab ettevõtteid aktiivselt ergutama oma töötajaid vahetama harjumuspärasest pendelrändeviisi kestlikuma transpordivõimaluse vastu. Budapesti kava hõlmab selliseid algatusi nagu „Bicibusz“ (Jalgrattabuss) ja „Bringázz a munkába!“ (Jalgrattaga tööle!), mis edendavad jalgrattasõitu organiseeritud rühmasõitude ja töökohakampaaniate abil.

Euroopa Jalgratturite Liidu (ECF) aruandes tuuakse esile, et Saksamaal liikuvuse juhtimise kavade raames käivitatud ettevõtete jalgrattaliisinguiga on 2024. aasta lõpuks saavutatud 2,1 miljonist liisitud jalgrattast koosnev aktiivses kasutuses jalgrattapark – alates 2019. aastast on keskmine kasv olnud 30 % aastas¹⁹.

Selleks et täiendavalt uurida, analüüsida ja hinnata liikuvuse juhtimise kavade tõhusust käitumise muutmisel aktiivse liikuvuse suunas, algatas komisjon 2024. aastal spetsiaalse projektikonkursi, mille raames võib valitud projektile eraldada 5 miljonit eurot²⁰.

Jalgrattasõidu kui tervisliku transpordiliigi või vaba aja veetmise võimaluse edendamine

Iga-aastaste Euroopa rohelise pealinna ja Euroopa rohelise lehe auhinna²¹ tunnustatakse linnu, kes näitavad üles silmapaistvat pühendumust keskkonnasäästlikkusele sellistes olulistes valdkondades nagu õhukvaliteet, müra vähendamine ning kliimamuutuste leevendamine ja nendega kohanemine. Selle tunnustuse oluline osa on kestliku linnalise liikumiskeskonna lahenduste, näiteks jalgrattasõidu meetmete edendamine ja rakendamine. Samamoodi on roheliste linnade lepe,²² ELi algatus linnakeskkonna juhtimise parandamiseks kogu Euroopas, seotud jalgrattasõiduga, ergutades linnu parandama õhukvaliteeti, vähendama mürasaastet ja laiendama rohealasid ning edendades seeläbi aktiivset ja kestlikku liikuvust.

2024. aasta Euroopa liikuvusnädal²³ oli teadlikkuse suurendamise ja toetuskampaaniate kaudu pühendatud teemale „Ühine avalik ruum“. Kampaanias osales üle 2 700 linna enam kui 45 riigis üle maailma²⁴. Ohutu jalgrattataristu ja head tavad on olnud ka ELi liiklusohutuse teabevahetuse²⁵ keskmes.

Algatuse CIVITAS raames korraldati deklaratsiooni rakendamise teemal poliitikute mõttevahetuse foorum,²⁶ milles rõhutati koostöö tähtsust kõigil tasanditel.

Riikide tasandil tegi eksperdirühm kindlaks mitu teadlikkuse suurendamise kampaaniat, avalikku konsultatsiooni ja koolitust spetsialistidele ning muid konkreetseid kaasamise vorme²⁷. Näiteks Tšehhis korraldati kampaania, milles keskenduti liikluse rahustamise meetmetele linnades ja piirkondades, sealhulgas jalgrattasõidu edendamine²⁸. Prantsusmaal on riskide, keskkonna, liikuvuse ja linnaplaneerimise uuringu- ja eksperdikeskusel (CEREMA) avatud koostööplatvorm parimate tavade, probleemide ja teadmiste vahetamiseks ning selle raames jalgrattasõidu erirühm²⁹. Platvorm on tasuta kättesaadav kohalikele omavalitsustele,

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change, CSA 5M, alguskuupäev: 17. september 2024, tähtpäev: 16. jaanuar 2025.](https://horizon-miss-2024-cit-01-03-mobility-management-plans-and-behavioural-change-csa-5m)

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_et

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_et

²³ Euroopa Komisjoni iga-aastaste kestliku liikuvuse kampaaniate lipulaev, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROOPA LIKUVUSNÄDAL | Osalevad linnad.](https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/)

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

valitsusteenistustele, liitudele, akadeemilistele asutustele, vabaühendustele ja kodanikuühiskonnale. See on koht uudiste vahetamiseks ja levitamiseks ning tagasiside ja teabeallikate jagamiseks kõigis jalgrattasõiduga seotud küsimustes (teenused, koolitus, kommunikatsioon, liikuvuse juhtimine, arendustegevus jne).

Piirkondlikul tasandil pakkus Baden-Württembergi Institut für Nachhaltige Mobilität täiendkoolitust jalgsi- ja rattaliikluse planeerijatele, et aidata neil oskusi lihvida ning soodustada jalgrattasõbralikku ja jalgrattakeskset liikluse planeerimist³⁰.

Sellised linnad nagu Ioannina (Kreeka), Padova (Itaalia) ja Wrocław (Poola) pakuvad näiteid üldsuse kaasamisest seminaride, teavituskampaaniate ja kohalike tegevuskavade kaudu. Need aitavad kujundada ja valideerida omavalitsuse tasandil jalgrattasõiduga seotud meetmeid ja projekte.

Edendamistegevuse, teadmiste ja heade tavade vahetamise ning koolituse puhul on väärtuslikke algatusi tehtud ka rahvusvahelisel tasandil. Eelkõige tuleb nimetada üleilmset suutlikkuse suurendamise programmi „ACTIVE“,³¹ mille Madalmaad algatasid koos Belgia ja Luksemburgiga 2023. aastal. See on aktiivsete liikuvuse sidusrühmade liit, mille eesmärk on koolitada maailma lõunapoolsetes, madala ja keskmise sissetulekuga riikides kümne aasta jooksul 10 000 aktiivse liikuvuse eksperti.

3. II PEATÜKK. KAASAVA, TASKUKOHASE JA TERVISLIKU LIIKUVUSE SOODUSTAMINE

Enamiku ELi tasandi tegevussuundade keskmes on teadlikkuse parandamine jalgrattasõidu kasulikkusest tervisele ning õhu- ja mürasaaste vähendamine.

Jalgrattasõidu edendamise meetmed aitavad kaasa mittenakkuslike haiguste ennetamisele ja võivad vähendada suremuse koguriski 10 %³². ELi mittenakkuslike haiguste algatuse „Koos oleme tervemad“³³ raames toetab komisjon liikmesriike seoses tervise edendamise ja haiguste ennetamise meetmetega. Programmi „EL tervise heaks“³⁴ kaudu toetab komisjon koostööd (ühismeetmeid) liikmesriikide ja sidusrühmade juhitud projektide vahel, et edendada kehalist aktiivsust, sealhulgas jalgrattasõitu. Üks näide on ühismeede „PreventNCD“,³⁵ mida toetatakse 76 miljoni euroga ja millel on spetsiaalne tervisliku elukeskkonna töopakett, mille eesmärk on rakendada ja hinnata peamiste tervist mõjutavate teguritega seotud sekkumisi, sealhulgas autovaba keskkonna ja kehalise aktiivsuse või linnakeskkonnaga seotud meetmeid. Komisjon toetab parimate ja paljutõotavate tavade kindlakstegemist ja kogumist ELi rahvatervise parimate tavade portaali³⁶ kaudu, kus inspiratsiooni saamiseks ja võimalikuks kasutusele võtmiseks on kättesaadavad praktilised tõenditel põhinevad tavad.

Deklaratsiooni vastuvõtmise otsese tulemusena käivitati programmi „Euroopa horisont“ missioonide 2025. aasta tööprogrammi raames (mida toetavad ühiselt vähiuuringute missioon

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity](#) (Rattasõidu edendamine võib kogu Euroopas päästa elusid ja edendada tervist tänu paranenud õhukvaliteedile ja suurenenud kehalisele aktiivsusele).

³³ [Healthier together – EU non-communicable diseases initiative – Euroopa Komisjon](#)

³⁴ [EU4Health programme 2021–2027 – a vision for a healthier European Union – Euroopa Komisjon](#) (programm „EL tervise heaks“ ajavahemikuks 2021–2027 – tervema Euroopa Liidu visioon).

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants](#) (Ühismeede „PreventNCD“ – Euroopa vähi- ja mittenakkuslike haiguste koormuse vähendamine tervisetegureid käsitlevate koordineeritud strateegiate abil). [Focusing on effective policies, societal and personal risk factors](#) (Keskendumine tühisale poliitikale, sotsiaalsetele ja isiklikele riskiteguritele).

³⁶ [Best practices Portal](#) (Parima tava portaal).

ning 100 kliimaneutraalse ja aruka linna missioon) 12 miljoni euro suuruse eelarvega projektikonkurss, et veelgi suurendada jalgrattasõidu kasutamist, et saada tervisekasu ja edendada aktiivset liikuvust ELi linnades³⁷.

ELil on kehtestatud pikaajaline õhukvaliteedi ja keskkonnamüra taseme reguleerimise poliitikaraamistik, mille eesmärk on kaitsta liidu elanikke³⁸. Hiljuti muudetud välisõhu kvaliteeti ja Euroopa õhu puhtamaks muutmist käsitlevas direktiivis³⁹ on jalgrattasõit ja kõndimine loetletud õhusaaste vähendamise meetmete hulgas, mis tuleb lisada õhukvaliteedi kavadesse, et soodustada üleminekut aktiivsele liikuvusele ja vähem saastavatele transpordiliikidele. Viimased andmed, mis pärinevad 2025. aasta nullsaaste seire- ja väljavaatearuandest⁴⁰ ning uuest nullsaaste tulemustabelist,⁴¹ toovad esile, et kuigi õhusaaste osas on olukord mõnevõrra paranenud, ei ole üldine transpordimüra märkimisväärselt vähenenud. Aktiivse liikuvuse suurendamine võib anda positiivse panuse ennetavatesse mürahaldusstrateegiatesse.

Ekspertide rühm teatab kaheksast meetmest, mida on alates 2024. aasta aprillist rakendatud kõigi vanuserühmade, sugude ja vähemusrühmade kaasamiseks igapäevasesse jalgrattaga sõitmis. Elektri- ja jalgrataste kasutamise edendamine paistab olevat lahendus esmakordsete ratturite ja eakamate inimeste puhul, samas kui kaubajalgrattaid peetakse lahenduseks, mis julgustab jalgrattaga sõitma rohkem naisi ja perekondi. Ekspertide rühma esitatud märkimisväärsete näidete hulgas on naistele kavandatud koolitusprogrammid⁴² ja eri rühmadele pakutavad tasuta jalgrattasõidu tunnid⁴³. Huvitavaid näiteid on ka aktiivse vananemise⁴⁴ ja aktiivse liikuvuse kohta koolides⁴⁵. Linnades on hulk näiteid seotud ka kliimaneutraalsete linnade lepingutega⁴⁶.

Jalgrattasõiduga seotud meetmetel võib olla positiivne roll transpordivaesuse leevendamisel. Kui sellised meetmed on suunatud vähekaitsitud rühmadele, võib neid rahastada kliimameetmete sotsiaalkavadest,⁴⁷ mis on seotud kliimameetmete sotsiaalfondi määruse⁴⁸

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Suurendada jalgsi käimist ja jalgrattaga sõitmist: saada kasu tervisele, vähendada heitkoguseid ning integreerida arukate tehnoloogiate ja taristu abil aktiivse liikuvuse ja kergliikluse vahendid; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Euroopa Kontrollikoja 2025. aasta [eriaruanne 02/2025: „Linnade saastatus ELis – linnade õhk on puhtamaks muutunud, kuid nad on ikka veel liiga müra- ja saastarikkad“](#).

³⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/2881, mis käsitleb välisõhu kvaliteeti ja Euroopa õhu puhtamaks muutmist (ELT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Euroopa Keskkonnaameti (EEA) ja Teadusuuringute Ühiskeskuse aruanne 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en.

⁴² Nt programm „TandEM Women in Cycling“, mille on välja töötanud EIT Urban Mobility ja vabaühendus BYCS ning mis pakub kogu ELis naistele veebipõhist ja vahetut koolitust, et õppida korraldama jalgrattakoolitusi teistele naistele (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Nt Métropole de Lyoni algatus „Vélo-école“, mis pakub tasuta jalgrattakoolitust, edendab kaasatust ja juurdepääsetavust (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Nt „A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities“ (Easõbraliku jalgrattasõidu juhend), mis valmis ELi rahastatud projekti „ENTOURAGE“ raames, millega pakuti vahendeid linnadele, kes soovivad edendada aktiivset liikuvust elanikkonna vananemise olukorras ([Age-friendly cycling. – Towards inclusive urban mobility](#)) (Easõbralik jalgrattasõit – kaasava linnalise liikumiskeskonna suunas).

⁴⁵ Nt Saksamaa riiklik projekt „Jalakäija- ja jalgrattasõbralik kool“, mis toetas aktiivselt põhi- ja keskkooli jalgrattasõidu- ja kõndimisvõimaluste kontrollimisel kooli juures ja selle ümbruses (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_et

⁴⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/955, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond ja muudetakse määrust (EL) 2021/1060 (ELT L 130, 16.5.2023, lk 1 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>), on transpordivaesus määratletud kui „üksikisikute ja leibkondade võimetus või raskus kanda era- või ühistranspordikulud või nende puudulik või piiratud juurdepääs transpordile, mis on vajalik juurdepääsuks olulistele sotsiaalmajanduslikele teenustele ja tegevustele, võttes arvesse riiklikku ja ruumilist konteksti“.

rakendamiseks. Sellega seoses esitas komisjon liikmesriikidele soovitus transpordivaesuse kohta,⁴⁹ milles võetakse arvesse vajadust kaaluda jalgrattasõiduga seotud meetmeid, nagu jalgrattataristu ning toetused jalgrataste, elektri jalgrataste ja kaubajalgrataste ostmiseks või liisimiseks, et toetada madala sissetulekuga transpordikasutajaid. 2024. aasta transpordivaesuse aruandes⁵⁰ käsitleti võimalikke näitajaid transpordivaesuse mõõtmiseks ning loetleti võimalikud leevendamissstrateegiad. Lisaks oli 2025. aasta Euroopa liikuvusnädal pühendatud teemale „Liikuvus kõigile“⁵¹ ning selle keskmes oli transpordivaesus.

Jalgrattasõidu taskukohasust parandavate meetmete puhul võivad liikmesriigid jalgrataste, sealhulgas elektri jalgrataste tarnimise, rendi- ja remonditeenuste suhtes kohaldada vähendatud käibemaksumäärasid⁵².

Kaasava, taskukohase ja tervisliku liikuvuse edendamise kohta riiklikul ja kohalikul tasandil on mitmeid näiteid.

Sloveenia võttis vastu meetmed, et toetada elektri jalgrataste ostmist,⁵³ eelkõige igapäevaseks pendelrändeks linnapiirkondades.

Leipzig (Saksamaa) lisas oma kliimalinna lepingusse meetmed, millega pakutakse ettevõtetele kaubajalgrataste toetusi. Leipzig osaleb ka süsinikuneutraalse logistika katseprojektides.

Madalmaade kampaania „Kies de Fiets!“ („Vali jalgratas!“) ergutab ettevõtteid andma oma töötajatele (maksuvaba) hüvitist 23 senti kilomeetri kohta. Kampaania algatas taristu- ja veemajandusministeerium ning selle eesmärk on julgustada tööandjaid motiveerima töötajaid sagedamini jalgrattaga sõitma, pakkudes häid jalgrattarajatisi ja jalgratturitele kilomeetripõhist lisatasu.

Portugalis on alates 2023. aastast kohaldatud jalgrataste müügile vähendatud käibemaksumäär 6 %. Euroopa Jalgratturite Liit (ECF) kasutab veebisüsteemi, et jälgida ligikaudu 300 riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil pakutavat jalgrattasõidu maksusoodustus- ja ostupreemiakava⁵⁴.

Transpordiliigi vahetamise soodustamiseks kasutatakse Rootsis projekti „Bike2Green“⁵⁵ raames mängustamist, et edendada jalgrattasõitu Stockholmis. Projekt, mida rahastab Euroopa Sotsiaalfond+ tööhõive ja sotsiaalse innovatsiooni harust, arendab patenteeritud tarkvara, et jälgida jalgrattasõite ja premeerida sõitjaid kilomeetripõhiste hüvitiste ja majanduslike auhindadega.

4. III PEATÜKK. ULATUSLIKUMA JA PAREMA JALGRATTATARISTU LOOMINE

Jalgrataste kasutamise suurendamiseks on oluline parandada jalgrattataristu kvaliteeti, kvantiteeti, katkematust, ohutust ja atraktiivsust. Samuti tuleb taristut kohandada praeguste ja tulevaste vajadustega, sealhulgas kaubajalgrattad (mis on sageli laiemad), haagisega jalgrattad

⁴⁹ Komisjoni 22. mai 2025. aasta soovitus C(2025) 3068 final transpordivaesuse kohta: taskukohase, juurdepääsetava ja õiglase liikuvuse tagamine, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/est>.

⁵⁰ 2024. lõpparuanne „Transpordivaesus: mõisted, näitajad, tegurid ja leevendusstrateegiad“, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

⁵² Nõukogu direktiiv (EL) 2022/542 (ELT L 107, 6.4.2022, lk 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green – ECF](#)

(mis on pikemad) ja eri kiirustel sõitvad jalgratturid⁵⁶. Sidusrühmad on andnud märku järgmistest valdkondadest, milles Euroopa jalgrattataristut saaks parandada: i) jalgrattalogistika taristu (nt kergliiklussõlmed), ii) ohutud rattaparkimislahendused, nagu kaitstud rattaparklad rongijaamades ja rattahoidlad linnapiirkondades, iii) laadimistaristu hoonetes, töökohal, aga ka olulistes kogukonnakeskustes ja tihedalt külastatavates kohtades, nagu supermarketid, iv) taristu jalgrataste transportimiseks rongides ning v) jalgrattataristu üldine ohutus⁵⁷.

Samal ajal töötab komisjon praegu välja juhenddokumenti, mis käsitleb vähekaitstud liiklejatele, sealhulgas jalgratturitele ja kergliikurite kasutajatele ohutu taristu projekteerimist ja kvaliteeti⁵⁸. Selliste suuniste koostamisele aitab kaasa spetsiaalne uuring,⁵⁹ mille tulemusi oodatakse 2026. aastal. Liikmesriikidele mõeldud suunistes ja sellest tööst tulenevad ohutusmeetmed hõlmavad muu hulgas vähekaitstud kasutajate taristu eraldamist liiklutaristust, kui see on asjakohane, või kiiruse juhtimist ja erinevaid liikluse rahustamise võtteid. See võib parandada ka kõigi liiklejate ohutust ja anda teavet teeäärsete ohutute konstruktsioonide kohta, mis vähendavad trauma raskusastet kokkupõrke korral. Samuti on eksperdirühm andnud kohalikele omavalitsustele teavet vajaduse kohta suurendada jalgrattataristu ohutust, mõeldes linnalise liikumiskeskonna tulevastele suundumustele koos jalgrattasõidu meetmete kasvava kasutuselevõttuga kestlikus linnaplaneerimises⁶⁰.

Hoonete energiatõhususe direktiiv⁶¹ aitab samuti suurendada jalgrattasõidu atraktiivsust, kehtestades õiguslikud nõuded jalgrataste parkimiskohtade miinimumarvule töökohtades või eluhoonetes ning seejärel laadimisrajatiste paigaldamisele. Üle Euroopa on juba häid näiteid selle direktiivi ülevõtmise kohta, näiteks Portugalis,⁶² Prantsusmaal⁶³ ja Belgias⁶⁴.

Paljud linnad pakuvad arvukalt näiteid meetmete kohta, mis keskenduvad jalgrattavõrgu täiustamisele ja ühenduvuse tagamisele. Lund (Rootsi) paistab silma linna- ja maapiirkondade ühenduvuse arvestamisega, tunnistades, kui olulised on sujuvad transpordiühendused linna ning seda ümbritsevate linnalähi- ja maapiirkondade vahel, ehitades linna sisse ja linnast välja seitse põhiteed (kokku 81 km). Taurage (Leedu) seadis ülesandeks laiendada oma jalgrattataristut, et jõuda puhkepiirkondade kaugemate asulateni ja aianduspiirkondadeni (umbes 86 km uusi jalgrattateid). Ljubljana (Sloveenia) laiendas jalgrattavõrku nii linnas kui ka vallas, ühendades selle riiklike jalgrattateedega ning parandades jalgrataste parkimist ja turvalisi hoidlaid.

⁵⁶ Eksperdirühma aruanne linnalise liikumiskeskonna ning kaasava ja kestliku linnaruumi tuleviku kohta: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵⁷ „The transition pathway for the EU Mobility Industrial Ecosystem“ (ELi liikuvusvaldkonna ökosüsteemi üleminekutee), jaanuar 2024, [Mobility Transition Pathway](#).

⁵⁸ Nagu on nõutud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/96/EÜ (maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta) artikli 4 lõikes 6 (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59, ELT L 183, 9.7.2019, lk 15).

⁵⁹ Suunised inimvigu vähendavate teeäärte, üheselt ja intuiitiivselt mõistetavate teede projekteerimise ning vähekaitstud liiklejatele mõeldud teede taristu kvaliteedinõuete kohta.

⁶⁰ Eksperdirühma aruanne: [„Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe“](#) (Linnalise liikuvuse kaasav ja kestlik tulevik Euroopas).

⁶¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/1275 hoonete energiatõhususe kohta, ELT L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>.

⁶² Tuginedes hoonete energiatõhususe direktiivile (direktiiv (EL) 2024/1275) ja laiendades seda veelgi.

⁶³ Jalgrataste hoonetes parkimise parimate tavade väljatöötamine: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Flandria piirkonnas töötati välja jalgrattarajatiste käsiraamat ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) milles on eraldi peatükk jalgrattaparkimistaristu kohta.

5. IV PEATÜKK. INVESTEERINGUTE SUURENDAMINE JA JALGRATTASÕIDU JAOKS SOODSATE TINGIMUSTE LOOMINE

Investeeringud on jalgrattasõidu kasutuselevõtu suurendamiseks vältimatud. Viimastel aastatel on ELi tasandil eraldatud liikmesriikidele ja kohalikele omavalitsustele märkimisväärsed rahalisi vahendeid. ELi ühtekuuluvuspoliitika pakub liikmesriikidele riiklike, piirkondlike ja piiriüleste programmide kaudu olulist jalgrattataristu rahastamise allikat.

Suur osa jalgrattainvesteeringute eraldistest pärineb Euroopa Regionaalarengu Fondist. Kokku on sihtotstarbelisi jalgrattainvesteeringuid kavandanud 21 liikmesriiki ja märkimisväärne hulk piiriüleseid programme⁶⁵. Aastatel 2014–2020 investeeriti kogu ELis jalgrattateede ja jalgteede ehitamiseks 2,1 miljardit eurot, võrreldes 700 miljoni euroga eelmisel rahastamisperioodil 2007–2013. Praegusel programmitöö perioodil 2021–2027 on jalgrattasõidu investeeringuteks ette nähtud 4,5 miljardit eurot, millest 3,2 miljardit eurot eraldab EL ja 1,3 miljardit eurot eraldatakse riiklikest vahenditest. See peaks toetama rohkem kui 12 000 kilomeetrit uusi või täiustatud jalgrattateid. Samuti viiakse eelkõige Interregi programmide raames ellu projekte, mille eesmärk on parandada piiriülest jalgrattataristut. See ei ole mõeldud ainult turismi edendamiseks, vaid ka selleks, et pakkuda piiriülestele pendelrändajatele alternatiivi autodele. Alates 2021. aastast on Interregi raames jalgrattaprojektidele eraldatud ligikaudu 163 miljonit eurot.

Maapiirkondade liikuvuse valdkonnas võib jalgrattasõidu algatusi ja projekte toetada ka aastate 2023–2027 ühise põllumajanduspoliitika (ÜPP) raames. Sellised projektid on näiteks kunagise raudteetrassi muutmine jalgrattateega rohealaks, jalgrattavõistluste korraldamine sotsiaalse suhtluse ja lõimimise edendamiseks, elektri jalgrataste laadimisjaamad, jalgrattateede ehitamine ja kliimasõbralikud liikuvuslahendused, turismi jaoks mõeldud jalgrattamarsruutide edendamine ning jalgrattaürituste korraldamine, et parandada maapiirkondade elukvaliteeti ja atraktiivsust⁶⁶. See on kooskõlas eesmärkide ja algatustega, mis on esitatud Euroopa maapiirkondade arengu pikaajalise visioonis,⁶⁷ milles kutsutakse liikmesriike ja piirkondi üles töötama välja maapiirkondade kestliku liikuvuse strateegiad, mis nõuavad muu hulgas jõupingutusi heitevabade liikuvuslahenduste, nagu jalgrattasõidu, jalgrattateede ja mitmeliigiliste ühenduste, sealhulgas aktiivse transpordi toetamiseks.

Kestliku liikuvuse jaoks antakse märkimisväärsed vahendid ka taaste- ja vastupidavusrahastust riiklike taaste- ja vastupidavuskavade kaudu. Liikmesriikidele eraldatakse taasterahastu „Next Generation EU“ raames toetuste ja laenudena kokku 650 miljardit eurot. Mitu meetet hõlmavad jalgrattataristu toetamist⁶⁸. Taaste- ja vastupidavusrahastust jalgrattasõiduga seotud projektidele eraldatud kogusumma on hinnanguliselt 1,3 miljardit eurot.

Hiljuti on avanenud võimalus saada täiendavaid rahastamisvõimalusi eespool nimetatud kliimameetmete sotsiaalfondi kaudu. Kuigi liikmesriikidel on paindlikkus rahastamise prioriteetide kindlaksmääramisel, on kliimameetmete sotsiaalfondi määрусega kehtestatud selge loetelu rahastamiskõlblikest meetmetest ja investeeringutest, mida võib kavadesse lisada.

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure.](#)

⁶⁶ Rahastamine programmi LEADER kohaliku arengu strateegiate, arukate külade strateegiate ning maapiirkondade põhiteenustesse ja taristusse tehtavate investeeringute kaudu. Programmist LEADER rahastatakse ÜPP raames kogu Euroopa maapiirkondade kohaliku arengu strateegiaid 5 miljardi euro suuruse ELi eelarvega aastateks 2023–2027.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: ELi maapiirkondade arengu pikaajaline visioon – tugevamad, ühendatud, vastupanuvõimelised ja jõukad maapiirkonnad aastaks 2040.](#)

⁶⁸ Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Taaste- ja vastupidavusrahastu rakendamise edasised sammud“, COM(2023) 545 final/2, https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_et?filename=COM_2023_545_1_ET_0.pdf.

Toetuskõlblikud on heiteta ja vähese heitega liikuvus- ja transpordilahendused, sealhulgas jalgrataste ostmine, nagu näiteks jagatud liikuvuse teenuste (nt rattaringlus) transpordivautšerid ja investeeringud jalgrattataristusse.

Ekspertide rühm on andnud kasuliku ülevaate ja toonud näiteid headest tavadest seoses võimalike jalgrattasõiduga seotud meetmetega, mida võiks toetada kliimameetmete sotsiaalfondi kaudu⁶⁹. Näiteks võib toetada kohalikke omavalitsusi jalgrattasõidu taristu arendamisel ja raudteejaamade ühendamisel avaliku elu keskustega, nagu koolid ja tervishoiuasutused (4,7 miljonit eurot Hispaania transpordiministeeriumilt kümnele väikesele omavalitsusele⁷⁰), või pakkudes ettevõtjatele ja VKEdele rahalisi stiimuleid kaubajalgrataste ja haagiste ostmiseks (kuni 4 000 eurot kaubajalgratastele ja 2 000 eurot haagistele pealinna Brüsseli piirkonna (Belgia) piirkondliku majanduskasvu toetuste kaudu⁷¹).

Tuginedes linnade esitatud 39 investeerimiskava esialgsele analüüsile, on kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni üleeuroopaline platvorm Capital Hub hinnanud, et jalgratta- ja jalgsi liikumise taristusse kavandatud investeeringuteks on kohalikul tasandil ette nähtud üle 4 miljardi euro.

6. V PEATÜKK. LIIKLUSOHUTUSE JA TURVALISUSE SUURENDAMINE

Jalgrattasõidu suurem kasutuselevõtt toob kaasa suurema tähelepanu ohutuse probleemidele, kuna jalgrattureid mõjutavad liiklusõnnetused ebaproportsionaalselt negatiivselt, eriti linnapiirkondades. Jalgratturid on ainus liiklejate rühm ELis, kelle hulgas hukkunute arv on viimase kümne aasta jooksul suurenenud⁷². Vastavalt esialgsetele andmetele liiklussurmade kohta ELis⁷³ paraneb olukord endiselt aeglaselt. Olemasolevad andmed näitavad, et jalgratturite osa on 10 % kõigist liiklussurmadest. Linnapiirkondades langeb vähekaitsitud liiklejate (jalakäijad, jalgratturid, mootoriga kahe rattaliste sõidukite ja isiklike liikumisvahendite kasutajad) arvele peaaegu 70 % kõigist liiklussurmadest. Veelgi rohkem saab raskelt viga. Samuti on teada, et kõikidest jalgratturitega toimunud liiklusõnnetustest, mis ei lõppe surmaga, ei teatata. Kuna ametlik liiklusstatistika hõlmab sageli ainult politseilt saadud andmeid, jäävad liiklusõnnetused, mida politseis ei registreerita, sageli avastamata, mis tähendab, et arvestusest jäävad välja paljud vigastuste või materiaalse kahjuga seotud liiklusõnnetused.

Liiklusohutuse eeskirjade jõustamisel saavutatakse edasiminekuks, ajakohastades ELi juhilubasid käsitlevaid eeskirju⁷⁴ vastavalt 2025. aasta märtsis Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahel saavutatud esialgsele kokkuleppele. Vähekaitsitud liiklejate paremaks kaitsmiseks kohandatakse uute eeskirjadega koolitus- ja testimisnõudeid, pannes suuremat rõhku nende

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf

⁷³ Liiklusohutuse statistika 2024 – Euroopa Komisjon: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

⁷⁴ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse juhilubasid ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/2561, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1724 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ ja komisjoni määrus (EL) nr 383/2012, COM(2023) 127 final.

liiklejate ohutusele. Direktiiv 2024/3237⁷⁵ aitab samuti parandada jalgratturite ohutust ja turvalisust, tagades, et sõidukijuhtimisega seotud ohtlikke õigusrikkumisi, nagu ohtlik möödasõit ja sündmuskohalt põgenemine, karistatakse järjepidevalt kogu ELis, olenemata riigist, kus rikkumine toime pandi. Oluline on see, et direktiivi muutmine hõlmab ka jalgrattaraja väärkasutamisega seotud õigusrikkumisi. Selleks et pakkuda täiendavaid teadmisi ja ülevaadet vähekaitstud liiklejate liiklusohutusest, on programmi „Euroopa horisont“ 5. teemavaldkonna 2025. aasta tööprogrammi raames kavandatud spetsiaalne uurimisteema. Selles keskendutakse jalgratturite, jalakäijate ja kergliikurite kasutajate ohutusele⁷⁶.

2024. aastal avaldas komisjon uurimuse, mis käsitleb vajadust ühtlustatud normide järele, et toetada kergliikluse kasvu ja isikliku liikumisvahendi kasutajate suuremat liiklusohutust⁷⁷. Selle eesmärk oli uurida, kas ühtlustatud Euroopa isiklike liikumisvahendite määruse väljatöötamine oleks teostatav ja soovitatav. Uurimuses vaadeldi ka elektri jalgrataste suhtes kohaldatavat õigusraamistikku ja võimalikke viise selle parandamiseks, et soodustada elektri jalgrataste kiiremat kasutuselevõttu. Uurimuses pakuti välja mitu regulatiivset võimalust.

Eksperdirühm kogus mitu kaastööd ja juhtumiuuringut, milles esitati näiteid teadlikkuse suurendamise meetmete ja liiklusohutuse kampaaniate rakendamise kohta. Huvitavad näited on järgmised: i) Prantsusmaa põhjalik riiklik aruanne,⁷⁸ milles käsitletakse mootorsõidukivägivalla ja eri liiklejate kategooriate vahel avaliku ruumi jagamise pakilist probleemi ja antakse ka soovitusi, ning ii) Malta riiklik kõiki vanuserühmi ja paljusid sidusrühmi hõlmav kampaania, mida korraldab riigi transpordivaldkonna reguleeriv asutus ja milles osalevad loomekunsti üliõpilased⁷⁹. Saksamaal toetatakse laialdaselt pedaal-elektrirataste ohutu kasutamise kampaaniaid⁸⁰ ning liiklusohutuse päevade ja ohutu jalgrattasõidu⁸¹ edendamist, sealhulgas laste oskuste kontrolli⁸² ja eakatele mõeldud kursusi⁸³. Lisaks on Portugal välja töötanud koolidele suunatud jalgrattakoolituse riikliku raamistiku⁸⁴ ning on kogu riigis varustanud üle tuhande kooli rohkem kui 20 000 jalgratta ja 2 000 turvakomplektiga.

Mõned liikmesriigid on hakanud võtma meetmeid jalgrattavarguste vastu⁸⁵. Nii on see Prantsusmaal, kus uute jalgrataste identifitseerimise kohustus kehtestati juba 2021. aastal. 2025. aastaks oli Prantsusmaal identifitseerimismärgis enam kui 7 miljonil jalgrattal⁸⁶. 2024. aastal käivitati Belgias platvorm MyBike,⁸⁷ föderaal- ja piirkondlike valitsuste

⁷⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. detsembri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/3237, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta, ELT L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/est>.

⁷⁶ Alguskuupäev: 16 september 2025 – tähtpäev: 20. jaanuar 2026: teema [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](#) (Jalgratturite, jalakäijate ja kergliikurite kasutajate ohutus).

⁷⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices, Final Report (Uuring vajaduse kohta ühtlustatud normide järele, et toetada mikroliikuvuse kasvu ja isikliku liikumisvahendi kasutajate suuremat liiklusohutust, lõpparuanne), 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#)

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#)

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate - ECF](#) (Euroopa jalgrattastrateegiad: tehtud on edusamme, kuid tempo peab kasvama – Euroopa Jalgratturite Liit).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

vabatahtlik algatus jalgrataste märgistamiseks, et ära hoida vargusi. Kuigi on teatatud veel mitmest riiklikust või kohalikust märgistus- ja/või registreerimissüsteemist, puudub selles küsimuses liikmesriikide kohta veel põhjalik ülevaade.

7. VI PEATÜKK. KVALITEETSETE TÖÖKOHTADE LOOMINE JA MAAILMATASEMEL EUROOPA JALGRATTATÖÖSTUSE VÄLJAARENDAMINE

2024. aasta aruandes ELi liikuvuse tööstusökosüsteemi üleminekujuhiste kohta⁸⁸ käsitleti liikuvust kui olulist tööstusökosüsteemi. Lisaks auto-, vee- ja raudteetranspordile hõlmasid juhised esimest korda jalgrattatööstust. Aruandes rõhutati, et ELi jalgrattasektori väärtusahel – tootmine, jalgrattataristu, jalgrattaturism, jalgrattarent, jalgrattalogistika ja muud teenused – pakub 1,3 miljonit töökohta ja annab Euroopa Liidu SKPsse 21 miljardit eurot. ELi jalgrattasektori tarneahel hõlmab rohkem kui 1 000 väikest ja keskmise suurusega ettevõtet⁸⁹.

Komisjon tervitas sidusrühmade lubadusi: i) vähendada jalgrataste ja elektri jalgrataste tootmisega seotud keskkonna- ja kliimajalajälge; ii) määrata sihtarve ja rakendada kestlikke tavasid ning iii) toetada jalgrattasõitu kui elujõulist ja kestlikku transpordiliiki. Riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused lubasid investeerida jalgrataste ja muude isiklike liikumisvahendite parkimiskohtadesse, kui tuua vaid mõned näited. Ettevõtted pakkusid välja, et hakkavad toetama kutseõpet, rakendama meetmeid uute talentide ligimeelitamiseks ja käivitama koolitusprogramme naiste jaoks jalgrattatööstuses.

Sidusrühmade ja tööstusharu andmete kohaselt⁹⁰ müüdi 2022. aastal 20 miljonit jalgratast, millest 5,5 miljonit olid elektri jalgrattad ja 15,3 miljonit ELis kokku pandud ning 45–50 % kõikidest komponentidest toodeti Euroopas.

Eurostati 2024. aasta aruande⁹¹ kohaselt toodeti ELis 2023. aastal 9,7 miljonit jalgratast, mis on 24 % vähem kui 2022. aastal (12,7 miljonit). Suurim jalgrattatootja oli 2023. aastal Portugal 1,8 miljoni ühikuga, järgnesid Rumeenia (1,5 miljonit), Itaalia (1,2 miljonit) ja Poola (0,8 miljonit ühikut). Andmed näitavad, et ajavahemikus 2022–2023 vähenes jalgrattatootmine 17st andmeid esitanud ELi liikmesriigist 14 seas. Tööstusharule on olulist mõju avaldanud kasvavad tootmiskulud, jätkuvad tarneahela häired ja majanduslik ebakindlus. 2023. aastal eksportis EL jalgrattaid (nii elektri- kui ka tavajalgrattaid) 1,03 miljardi euro väärtuses ehk 10 % vähem kui 2022. aastal. Impordi väärtus oli 1,98 miljardit eurot, mis on 21 % vähem kui 2022. aastal⁹².

EL on rattaringluses ja jalgrattaga seotud teenuste arendamisel maailmas juhtpositsioonil (nt abonementteenused, remont, jalgrattaturism). Sidusrühmad on siiski teatanud märkimisväärtest hinnaprobleemidest (nt kolmandates riikides toodetud jalgrattad ja elektri jalgrattad võivad olla 30–70 % odavamad, osaliselt riigitoetuste tõttu).

ELi kaubanduse kaitsemeetmed (st dumpingu-, subsiidiumi- ja kõrvalehoidmise vastased meetmed) on aidanud kaitsta ELi tööstusharu ebaausate kaubandustavade ja ebaausa konkurentsi eest. Et majanduslikult põhjendada jalgrattasõidu panust kestlikku transporti, on tehtud uuringuid, milles keskendutakse konkreetsetele liikmesriikidele. Nende hulgas on

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\)](#) (Euroopa Jalgrattatööstuse Konföderatsiooni jalgrattatööstuse ja -turu aruanne).

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast](#) (ELi ja Ühendkuningriigi turu ja tööstuse prognoos).

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25).

uuring Belgia jalgrattamajanduse kohta⁹³ ja uuring, milles hinnatakse Madalmaade jalgrattasektori praegust olukorda ja suundumusi⁹⁴.

Väärtusliku näite tööstusharu riikliku tasandi toetusest on esitanud Prantsusmaa: programmi „France 2030“ raames korraldati projektikonkurss, et toetada jalgrattatööstuse jõupingutusi jalgrataste ja nendega seotud varustuse tootmiseks Prantsusmaal⁹⁵. Prantsusmaa on käivitanud ka algatuse „Filière vélo“⁹⁶. Selle algatusega, mis ühendab organisatsioone majanduslike, institutsiooniliste ja piirkondlike sidusrühmadega, edendatakse ühist visiooni ja meetmeid, et aidata arendada jalgrattatööstuse eri ärisegmente kõigis Prantsusmaa piirkondades.

8. VII PEATÜKK. MITMELIIGILISE TRANSPORDI JA JALGRATTATURISMI TOETAMINE

Mitmeliigilisus on osa kestliku linnalise liikumiskeskonna juhtpõhimõtetest. Deklaratsioonis rõhutatakse jalgrattasõidu võtmerolli mitmeliigilise ühenduse parandamisel, sealhulgas turismivaldkonnas, eelkõige kombineerituna rongide ja bussidega nii linna- kui ka maapiirkondades. Viimastel aastatel on mitmes seadusandlikus ja poliitilises algatuses käsitletud mitmeliigiliste lahenduste edendamist, millega jalgrattasõit integreeritakse teiste transpordiliikidega. Muudetud määrus rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta⁹⁷ sisaldab uusi ja täiustatud eeskirju jalgrataste veo kohta rongides. Samuti on selles sätestatud, et alates 2025. aasta juunist peab uue veeremi hankemenetlus või olemasoleva veeremi põhjaliku uuendamise hankemenetlus sisaldama vähemalt nelja jalgrattakoha nõuet komplekteeritud (mitte ainult kokkuklapitud) kujul jalgrataste veoks⁹⁸. Liikmesriigid võivad otsustada kehtestada teatavat liiki teenuste puhul miinimumiks ka suurema arvu kui neli. Neid eeskirju kohaldatakse ELis kõigi raudtee reisijateveo teenuste suhtes⁹⁹.

Turismi üleminekujuhistes¹⁰⁰ on olulisel kohal kestlik liikuvus, sealhulgas jalgrattasõit. Viimases kokkuvõttes aruandes kirjeldatakse rakendamise mõõdetavaid edusamme: mitmed sidusrühmade ning piirkondlike ja kohalike omavalitsuste esitatud lubadused käsitlevad jalgrattasõiduga seotud meetmeid, näiteks piirkondlikud ja kohalikud omavalitsused, kes arendavad ja täiustavad jalgrattataristut ja laadimisjaamu, ning valitsusvälised organisatsioonid, kes seavad konkreetseid eesmärgi aktiivse ja kestliku liikuvuse, eelkõige jalgrattaturismi suurendamiseks¹⁰¹. Praegu töötatakse välja ELi kestliku turismi strateegiat, mis avaldatakse 2026. aastal: selle eesmärk on kujundada konkurentsivõimeline, kestlik ja kaasav turismimudel ning see käsitleb peamiste sihtvaldkondade hulgas kestlikku liikuvust.

Riigi tasandil leidis eksperdirühm inspireerivaid näiteid mitmeliigilise ühenduvuse ja jalgrattaturismi kohta. Tšehhi linnalise liikuvuse partnerlus rakendab koos Tšehhitranspordiministeeriumiga kahte paralleelset lähenemisviisi mitmeliigilise transpordi ja

⁹³ Korraldaja Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Madalmaade jalgrattasektori rahvusvaheline tulupotentsiaal: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (uuesti sõnastatud), ELT L 172, 17.5.2021, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>.

⁹⁸ Raudteeveo-ettevõtjad võivad jalgrataste veo plaanides määrata teistsuguse arvu. Kui raudteeveo-ettevõtjad otsustavad sellised kavad koostada, peaksid nad konsulteerima avalikkusega.

⁹⁹ Liikmesriigid võivad siiski otsustada vabastada raudtee reisijateveo teenused linna- ja linnalähiliinidel nendest rongides jalgrataste vedu käsitlevatest erieeskirjadest. Ainult kuus liikmesriiki teatasid komisjonile kõnealuste teenuste suhtes kohaldatavate eeskirjade täielikest (AT, HU, PT, RO, SK) või osalistest (FR) eranditest: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

jalgrattaturismi toetamiseks. Projekti „Danube Active2Public Transport“ (A2PT)¹⁰² raames töötatakse selle nimel, et suurendada jalgrattasõidu ja ühistranspordi koostoimet kogu piirkonnas. Selleks parandatakse jalgrataste bussis ja rongis vedamise võimalusi, ajakohastatakse turvalist parkimist transpordisõlmedes ja toetatakse veebipõhist jalgrattakaardi portaali, et aidata ühendada kohalikke omavalitsusi turvalisse transporditeede võrgustikku, mis sobib jalgratturitele seoses töö, hariduse, vaba aja veetmise või turismiga. Hispaania transpordi- ja kestliku liikuvuse ministeerium on hiljuti eraldanud omavalitsustele 10 miljonit eurot uute avaliku rattaringluse kavade rakendamiseks ja olemasolevate laiendamiseks¹⁰³. Prantsusmaal koostasid sidusrühmad riigi jalgrattaturismi strateegia¹⁰⁴. Saksamaal toetab föderaalvalitsus sihtotstarbelise rahastamisprogrammi kaudu mitmesuguseid meetmeid, mis ühendavad kogu riigis ühistranspordi ja jalgrattasõitu. See hõlmab turvalisi parklaid erajalgratastele ühistranspordi sõlmjaamades ja peatustes¹⁰⁵.

9. VIII PEATÜKK. JALGRATTAKASUTUST KÄSITLEVATE ANDMETE PAREM KOGUMINE

Praegune kogu ELi hõlmavate jalgrattakasutuse andmete puudus koos ühtlustatud andmekogumise ja edusammude jälgimise meetodite puudumisega tekitab märkimisväärsed teadmiste lünki.

Euroopa Liidu jalgrattataristu praegust olukorda ja võimalikku arengut käsitleva ELi rahastatud uuringu (uuring „Cycling Counts“) eesmärk on kindlaks teha **kogu ELi jalgrattataristu lähteolukord**. Selles esitatakse metoodika jalgrattasõidu andmete kogumiseks ja edusammude jälgimiseks neljas mõõtmes: jalgrattateedevõrk, jalgrattakasutus, jalgratturite ohutus ja jalgrattaga seotud teenused. Esialgsed tulemused on seni võimaldanud ELi tasandil kindlaks teha üle **900 000 kilomeetri katva jalgrattateede ja -radade võrgu**¹⁰⁶. Uuring näib kinnitavat ka suuri erinevusi kindlaks tehtud riiklike, piirkondlike ja kohalike andmestike vahel seoses taristu geograafilise katvuse ja kvaliteedi parameetritega. Riikliku, piirkondliku ja kohaliku tasandi jalgrattasõiduandmed on katkendlikud. See halvendab andmekvaliteeti ning mõjutab märkimisväärselt koostalitlusvõimet ja andmete kasutatavust eri platvormidel. Tulemused rõhutavad vajadust standarditud metaandmete tavade järele, et hõlbustada andmete integreerimist ja ühtlustamist ning lõppkokkuvõttes vajadust tagada terviklik ja järjepidev andmekogumi kasutatavus kogu ELis. Teisalt on uuringus kindlaks tehtud jalgrattataristu andmete jaoks riiklike standardite, platvormide ja andmestute kehtestamise jõupingutused 18 liikmesriigis 27st. See viitab vajadusele suuniste, koostöö ja ühtlustamise järele ka ELi tasandil.

See töö tugineb suures osas Eurostati jätkuvatele jõupingutustele ja on osa jõupingutustest nii jalgrattastatistika ja andmekogumise parandamiseks kui ka paremate jalgrattasõiduga seotud määratluste ja näitajate väljatöötamiseks. 2024. aastal alustas Eurostat koostöös ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) ja rahvusvahelise transpordifoorumiga ühise küsimustiku ja transpordistatistika sõnastiku läbivaatamist. Töös võeti arvesse selliseid küsimusi nagu aktiivse

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad, artikkel 47: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-Seguridad-Social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ Peamised tulemused ELi tasandil: 303 346 km jalgrattateid, 30 080 km jalgrattaradasid ja 581 021 km jalgrattasõbralikke segaliiklusteid; võrgustiku kogupikkus 914 447 km.

ja jagatud liikuvuse statistika kogumine, jalgrattataristu määratlemine ja võrreldavate jalgrattasõidu andmete kogumine. Ühist küsimustikku ajakohastatakse praegu, et lisada eri liiki jalgrattataristut käsitlevad muutujad, mida hakatakse koguma alates 2026. aastast. Samuti võetakse vastu jalgrattataristu eri liikide ajakohastatud määratlused, mis avaldatakse 2025. aasta lõpuks transpordistatistika sõnastiku kuuendas väljaandes.

Jalgrattasõiduga seotud andmed muutuvad eeldatavasti kättesaadavamaks tänu mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste delegeeritud määruse¹⁰⁷ ja tulevase linnalise liikumiskeskonna näitajaid käsitleva rakendusmääruse rakendamisele TEN-T määruse alusel. Mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste määrus sisaldab kohustust teha riiklike juurdepääsupunktide kaudu kättesaadavaks teave kõigi regulaartranspordi, nõudetranspordi ja isikliku transpordi liikide kohta¹⁰⁸. See kohustus kehtib andmete suhtes, mis on juba digitaalsel kujul olemas, sealhulgas mõned jalgrattasõiduga seotud andmed. Komisjon toetab jõupingutusi andmete kättesaadavuse parandamiseks riiklike juurdepääsupunktide kaudu NAPCORE¹⁰⁹ raames, mida kaasrahastatakse Euroopa ühendamise rahastust. NAPCORE käsitleb mitme teema hulgas jalgrattaparkimisandmeid, reaajas jalgrattasõidu andmeid ja jalgrattataristu andmeid.

Jalgrattataristu ja liikuvuse kavandamise meetmed Euroopa standardimist käsitleva 2025. aasta töökava¹¹⁰ raames hõlmavad konkreetset jalgrattavõrgu Euroopa standardite väljatöötamist, et toetada marsruudi reaajas planeerimist. Sellised meetmed optimeerivad ka jalgrattataristut ja parandavad liikluskorraldust, ühtlustades andmed jalgrattateede võrkude, jalgrataste parkimise ja jalgratturite käitumise kohta.

Ekspertide rühm tegi kindlaks eri liiki riiklikud meetmed, mis aitavad mõista jalgrattasõidu suundumusi, taristut ja kasutajate käitumist, sealhulgas uued andmekogumid, uuringud ja vahendid andmete kogumise ja analüüsi süstemaatiliseks parandamiseks. Näiteks avaldas Rootsi transpordiamet (Trafikverket) aruande,¹¹¹ mis koondab olemasolevaid riiklikke andmeid jalgrattasõidu muutuste kohta viimastel aastatel. See annab rattasõidu kasutamise suundumustest, taristu kättesaadavusest ja ohutusest selgema pildi, mis toetab riiklikul tasandil tõenduspõhist poliitika kujundamist. Kasulikku teavet andsid ka kaks ELi rahastatud projekti, mis keskendusid arukale jalgrattasõidule: MegaBITS¹¹² ja MERIDIAN¹¹³. Nende projektide raames töötati välja Euroopa aruka jalgrattasõidu tegevuskava,¹¹⁴ milles esitatakse andmepõhine strateegia digivahendite integreerimiseks jalgrattataristusse ja -poliitikasse kogu ELis.

¹⁰⁷ Komisjoni 29. novembri 2023. aasta delegeeritud määrus (EL) 2024/490, millega muudetakse delegeeritud määrust (EL) 2017/1926, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste osutamisega kogu ELis, ELT L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_et.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Euroopa standardimist käsitlev 2025. aasta töökava (C/2025/1818), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf

10. KOKKUVÕTE

Euroopa deklaratsioon jalgrattasõidu kohta on oluline verstapost jalgrattasõidu osa tunnustamisel ELi transpordipoliitikas. Kuigi paljusid käesolevas aruandes kirjeldatud algatusi ja näiteid ei saa üheselt nimetada deklaratsiooni otseseks tulemuseks, annab meetmete arv ja mitmekesisus tunnistust jalgrattasõidu poliitika ja meetmetega seotud positiivse tulemi kasvavast mõjust ja suuremast tunnustamisest.

Kuigi deklaratsiooni pikaajalise mõju hindamiseks on veel liiga vara, on juba leitud paljulubavaid suundumusi. Tänu edasisele järelevalvele ELi, riiklikul ja kohalikul tasandil annab deklaratsioonis esitatud põhimõtete jätkuv rakendamine tulevikus tõenäoliselt veelgi enam häid tulemusi. See võimaldab kiiret üleminekut liikuvusele, mis on kestlikum, kättesaadavam, taskukohasem, ohutum ja tervislikum ning loob ELile ja selle majandusele suurt lisaväärtust.

Laialdaselt tunnustatakse spetsiaalsete platvormide loomist, et vahetada jalgrattakasutuse kogemusi ja parimaid tavasid liikmesriikide vahel hiljuti loodud riiklike jalgrattasõidu kontaktpunktide kaudu ja sidusrühmadega linnalise liikumiskeskonna eksperdirühma kaudu. Selliste algatuste tulemuseks on tõenäoliselt viljakas koostöö.

Edusammud deklaratsiooni kaheksas peatükis sätestatud kohustuste täitmisel on ebavõrdsed. Rakendamisega on kaugemale jõutud jalgrattapoliitika, taristu ja investeeringute puhul. See tuleneb nende pikaajalisest olemusest, mitmes liikmesriigis juba kasutusel olevatest headest tavadest ja seni saadud kogemustest.

Vaja on aga teha rohkem.

Enamik liikmesriike on kehtestanud jalgrattapoliitika ja -meetmed, kuid ülejäänud liikmesriike kutsutakse tungivalt üles sama tegema. Lisaks kutsutakse kõiki üles täielikult ära kasutama olemasolevaid ELi rahastamisvõimalusi, näiteks kliimameetmete sotsiaalfondi.

Tähelepanu vajavad järgmised ELi jalgrattataristu edendamist vajavad valdkonnad: i) jalgrattalogistika taristu (nt kergliiklussõlmed), ii) ohutud jalgrattaparkimislahendused, iii) laadimistaristu hoonetes, iv) taristu jalgrataste transportimiseks rongides ning v) jalgrattataristu üldine ohutus. Tõhusamad ohutusmeetmed, nagu taristu vormilahendus ja rangem jõustamine, on tõepoolest üliolulised, et jalgratturite surmajuhtumeid ja vigastusi järsult vähendada. Lisaks tuleks jalgrattataristu kavandamisel arvesse võtta ka selle kohandamist kliimamuutustega.

Ülevaate koostamine meetmetest, millega võidelda jalgrattavarguse vastu ELis, oleks esimene samm, et aidata paremini mõista kaalul olevaid küsimusi ja hinnata, kas ELi tasandil kooskõlastatud ühismeetmed annaksid lisaväärtust.

Edusammude jätkuvaks korrapäraseks hindamiseks on vaja põhjalikuma ja süstemaatilise andmekogumise ja seire tavasid, millesse avaliku sektori asutused, sidusrühmad ja tööstus annaksid struktureeritud panuse. Keskse tähtsusega on mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste delegeeritud määruses (EL) 2024/490 kindlaksmääratud jalgrattasõidu andmete esitamine. Samuti on oluline kasutada uuringu „Cycling Counts“ tulemusi, et jälgida jalgrattataristu arengut Euroopas.

Lisaks tuleb pöörata rohkem tähelepanu sellistele teemadele nagu kaasatus ja koostöö tööstusega, et edusamme märkimisväärselt kiirendada.