



Soovitused jalgrattakasutuse soodustamiseks riiklikul tasandil

Autorid:
Aksel Part
Laura Remmelgas
Mari Jüssi



Soovitused jalgrattakasutuse soodustamiseks riiklikul tasandil on koostatud Euroopa Kliimainitsiatiivi (EUKI) projekti Cyclurban (Jalgratas kui euroopa kliimapoliitika osa) raames.

Projekti veebileht: www.cyclurban.eu

Soovitused koostati seitsmes Euroopa Liidu riigis. Eestis vastutas koostamise eest Balti Keskkonnafoorum.

Soovitused on üle antud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile.



Sissejuhatus

Viimase kahe aastakümne jooksul on Eestis toimunud väga järsk autostumise kasv. Sel perioodil on autoga tööl käijate hulk peaaegu kahekordistunud, moodustades praeguseks üle 50% kõigist tööl käijatest. Selline järsk autostumise kasv on toonud esile mitmeid probleeme. Piiratud ruum linnades on järjest enam kasutuses autotranspordi võimaldamiseks, mille tulemusel halveneb avaliku ruumi kvaliteet. Piiratud ruumi tingimustes ei mahu aga autoliiklus linnadesse ära, tekitades ummikuid ning raskendades elanike mobiilsust. Autostumine mõjutab tugevalt ka rahvatervist – vähene füüsiline liikumine ning istuv eluviis soodustavad ülekaalulisust, südame- ja veresoonkonna haiguseid ning liigeseprobleeme. Samuti mõjutab autoliiklus kliimasoojenemist, mida on teadvustatud ka Euroopa Liidu tasemel. Sellest tulenevalt on Eestil lähitulevikus kohustus vähendada märkimisväärselt oma transpordisektorist tulenevate kasvuhoonegaaside emissioonide hulka.

Ülal loetletud probleemide lahendamiseks tuleb Eestil pöörata ümber praegune autostumise trend. Tegemist on keerulise ülesandega, mille saavutamiseks tuleb kasutada mitmeid erinevaid meetmeid koos. Üheks väga oluliseks meetmeks on alternatiivsete liikumisviiside populariseerimine. Üks olulisemaid alternatiivseid liikumisvahendeid on jalgratas, mis nõuab autoga võrreldes palju vähem linnaruumi, on märksa tervislikum ning tekitab oma elutsükli jooksul minimaalselt kasvuhoonegaase. Jalgrattakasutus on Eesti linnades viimastel aastatel aeglaselt kasvanud, kuid moodustab kõigist liikumistest endiselt väga väikese osa. Selleks, et soodustada jalgrattaliiklust ning läbi selle vähendada autostumist, tuleb praegust kurssi ning poliitikaid otsustavalt muuta. Jalgrattaliikluse senist marginaalsust ilmestab hästi fakt, et Eesti riigil pole ühtset jalgrattakasutuse edendamise poliitikat. Selleks, et jalgrattakasutust kiiresti ja püsivalt edendada, on vaja administratiivüksuste ülest pingutust, milles on oluline roll ka riigil. Järgnevate soovitustega tuuakse välja vajalikud esimesed sammud riikliku jalgrattakasutuse edendamise poliitika formuleerimisel.



Soovitused jalgrattakasutamise soodustamiseks riiklikul tasandil

Jalgrattakasutuse soodustamise soovituste koostamise sisendiks on eksperthinnang, teiste riikide kogemused, intervjuud antud valdkonna ministeeriumi ametnikega ning valdkonnas tegevate inimeste seas läbiviidud küsimustik. Küsimustikku levitati jalgratta- ja linnaruumihuviliste kogukondades ja Cyclurban projekti raames läbi viidud konverentsi osalejate seas. Küsimustikule laekus kokku 122 vastust.

Järgnevad kümme meedet fookuseeritud igapäevase linnalise jalgrattakasutuse edendamisele. Just seda tüüpi rattakasutuse tingimused on Eestis kõige kehvemad, samas moodustab selline liikuvus kõige suurema osa inimeste liikumisvajadustest. Seega on sellise liikuvuse puhul kõige suurem rattakasutajate potentsiaal.

1. Riikliku jalgratta- ja jalgsiliikumise arenguprogrammi väljatöötamine

Nagu paljudes teistes valdkondades, on ka rattakasutuse edendamisel riigi põhiliseks rolliks suuremate eesmärkide ning tegevussuundade seadmine, millest kohalikud omavalitsused (KOV-id) saaksid juhinduda. Sellise laia raamistiku kehtestamine aitab erinevates KOV-ides rattakasutust ühtlaselt ja samasuguste põhimõtete järgi edendada, sõltumata konkreetsete KOV-ide pädevusest või kohalikust poliitilisest olukorrast.

Eestis selline riiklik jalgrattakasutuse edendamise poliitika hetkel puudub ning seetõttu on teemaga tegelemine jäetud KOV-idele. Omavalitsustel puudub sageli pädevus jalgrattaliikluse kavakohaseks edendamiseks ning ka poliitiliselt on tegemist keerulise teemaga, sest muutusi peab tihti sisse viima enne märgatava poliitilise jõuga huvigrupi tekkimist. Tulemuseks on geograafiliselt ebaühtlased ja üldiselt kehvad tingimused igapäevaseks jalgrattakasutuseks. Selleks, et neid tingimusi otsustavalt ja ühtlaselt parendada on vaja riiklikku koordineerimist antud valdkonnas, mis algab riikliku arenguprogrammi välja töötamisega.

Riiklik jalgratta- ja jalgsiliikumise arenguprogramm paneb paika jalgratta- ja jalgsiliikumise edendamise jaoks vajalikud prioriteetsed tegevussuunad, konkreetsete tegevused ning nende ajalise järjekorra. See pakub suuniseid nii



riigi- kui KOV-ide ametnikele valdkonna tegevuste korraldamiseks ning annab poliitilise aluse järgmiste sammude/meetmete rakendamiseks. Kokkuvõttes on riiklik arenguprogramm vajalik suure pildi nägemiseks ning individuaalsete meetmete olulisuse mõistmiseks suures raamistikus.

2. Linnatänavate standardi uuenduskuur jalgsi, jalgratta ja mikromobiilsuse osa uuele tasemele tõstmisega

Linnatänavate standard on soovituslike juhiste kogum linnalise liiklutaristu projekteerijatele, kus on käsitletud erinevaid tehnilisi aspekte tänavate projekteerimisel. Selleks, et linnatänavate jalgsi- ja jalgrattalahendused oleksid kvaliteetsed on standardis vaja käsitleda selle jaoks sobiva taristu tehnilisi parameetreid ja projekteerimispõhimõtteid.

Hetkel on säästvate liikumisviiside käsitus linnatänavate standardis puudulik ja teisejärguline võrreldes autoliikluse vajaduste katmisega. Puudu on jalgsi- ja jalgrattaliikluse järjekindel eraldiseisev käsitus (tihti käsitletud koos 'kergliiklusena'), mis ilmestab hästi vastavate liikumisviisidega arvestamise pinnapealsust. Tänavate põhilised omadused on defineeritud autoliikluse vaatepunktist, nii et muude liikumisviiside taristu ja muud tänavaruumi funktsioonid tuleb rajada selle ümber. Tihti on tulemuseks loogiline ja sujuv autoliikluse taristu ning ebaatraktiivne ja ebamugav taristu teiste liikumisviiside jaoks.

Linnatänavate standardi uuenduskuuri käigus tuleks korrigeerida ülalmainitud puudujäägid jalgsi-, jalgratta- ja mikromobiilsuse taristu planeerimise kohta. Selleks tuleb lisada täpsustusi ja lisainfot erinevate tänavaehtuslike aspektide juurde, kus see hetkel puudub (nt tänava ristlõigetesse tuleb lisada jalakäijate ja jalgratturite ruum). Lisaks peab muutma kogu projekteerimisprotsessi struktuuri, et tänavaruumi saaks käsitleda terviklikult selle kõiki funktsioone arvesse võttes ning säästvaid liikumisviise autoliiklusele eelistades. Tegemist on eriti prioriteetse meetmega, millega tuleks tegeleda võimalikult kiiresti, et vältida halbade lahenduste kinnistumist.

3. Taristuobjektide planeerimisel rattaliikluse arendamisega arvestamine

Jalgrattaliikluse jaoks soodsa taristu loomiseks ei pea tingimata rajama uut spetsiaalselt jalgrattaliikluse jaoks mõeldud taristut, vaid saab ka disainida üldtaristut nii, et see sobiks hästi jalgratturitele. Heaks näiteks on sõiduteede renoveerimisel tõstetud ristmike ja muude liiklust rahustavate meetmete kasutamine. Sellisel puhul pole rajatud eksklusiivselt jalgratturite jaoks mõeldud



taristut, kuid rahulikum liiklus sõiduteel soodustab jalgrattaliiklust nii sõiduteel kui ka piirnevatel kõnniteedel ja jalgrattateedel/-radadel.

Eestis on sagedased olukorrad, kus uue taristuobjekti rajamisel tekitatakse ratturitele väga kehvad tingimused, sest jalgrattaliiklust soodustavate tingimuste rajamine pole osa tööülesandest. Tihti prioritseeritakse liiklusohutust hoolimata muudest jalgratturi jaoks olulistest taristu aspektidest nagu kiirus, mugavus, sujuvus. Isegi juhtudel, kus tulemuseks pole jalgrattaliikluse jaoks otseselt kahjulik lahendus, on siiski tegemist möödalastud võimalusega soodustada jalgrattaliiklust.

Riik peaks nõudma taristuobjektide rajamisel jalgrattaliikluse arendamisega arvestamist, et kasutada ära tekkivaid rattaliikluse edendamise võimalusi ning vältida otseselt kahjulikke lahendusi. Selleks, et antud meetme tulemusel rajataks tõepoolest häid lahendusi jalgrattaliikluseks, peaks riik ka koostama või viitama teatud jalgrattataristu standarditele. Kuna rajatavate taristuobjektide koguhulk on palju suurem kui spetsiaalselt jalgrattaliikluse edendamiseks rajatavate taristuobjektide hulk, kiirendaks see meede märgatavalt jalgrattasõiduks sobiliku taristu välja arendamist. Antud meetme peaks siduma ELi järgmise rahastusperioodiga, et selle mõju suurendada.

4. Maakonna bussiliinidel jalgrattaveovõimaluse tagamine

Tänapäeval tüüpilise äärelinnastumise kontekstis asuvad inimeste kodud tihti töökohtadest liiga kaugel, et seda distantssi mugavalt jalgsi või jalgrattaga läbida. Seetõttu on oluline võimaldada multimodaalseid liikumisviise. Nende seas on olulisel kohal ühendused ühistranspordi ja jalgratta vahel, sest ühistranspordiga saab läbida pikemaid vahemaid, samas kui jalgratas pakub kiiret ning paindlikku liikumisviisi lühemate vahemaade läbimiseks linnas. Üks elementaarsemaid viise jalgratta ja ühistranspordi sidumiseks on jalgratta ühistranspordis vedamise võimaldamine.

Hetkel on Eestis keeruline jalgratast bussi peale võtta. Mõnel kaugliinil on see võimalus olemas, kuigi see on üsna keeruline ja ebamugav. Maakonnaliinidel pole aga üldse võimalik jalgratast kaasa võtta, mis suuresti välistab multimodaalsed liikumised, mis hõlmavad bussi kasutamise ja jalgrattasõidu kombineerimist.

Riik saaks nõuda maakondlikel liinidel jalgrattaveo tagamist. Et jalgratta vedamine oleks mugav, peaks selle saama bussi peale võtta ilma seda pakkimata või juppideks võtmata, nt. bussi ette kinnitatud rattaraamile. Jalgratta bussi peale võtmine ning selle sealt uuesti maha saamine peaks olema vähest füüsilist pingutust nõudev ja kiire. Need tingimused on vajalikud, sest multimodaalse liikumise puhul on oluline, et erinevate liikumisviiside vahetamine oleks võimalikult sujuv. Tihedama täituvusega bussiliinidel võib neljast kohast väheks



jääda. Seetõttu tuleks sellistel liinidel esmalt prioritseerida heade (katusega) jalgratta hoiutingimuste tagamist bussipeatustes (Bike & Ride). Kui see on tagatud, on soovituslik siiski ka jalgrataste bussi peale võtmist võimaldada, et pakkuda kasutajatele võimalust oma ratast ka sihtpunktis kasutada.

5. Eraisikute ja ettevõtete jalgrattakasutusega seotud kulude kompensatsioon

Eraisikute (ja ettevõtete) jalgrattakasutust on kasulik toetada rahaliselt olukordades, kus sellel on eriti suur mõju jalgrattakasutuse soodustamisele või juhtudel, kus jalgratta kasutamisega kaasnevad märkimisväärsed ühekordsed kulud. Kaks olulist juhtu, kus toetus on vajalik, on isikliku jalgratta kasutamine tööl käimiseks ning kauba- või muude eriotstarbeliste rataste soetamine eraisikute või ettevõtete poolt. Tööl käimine moodustab tavaliselt kõigist liikumistest kõige suurema osa. Seetõttu on oluline pakkuda häid tingimusi jalgrattaga tööl käimiseks. Lisaks on tööle liikumine rutiinne liikumine, mis tähendab, et kui inimene hakkab kord teatud transpordiviisi kasutama, siis ta jätkab sellega suure tõenäosusega ka tulevikus. Seega on jalgrattaga tööle liikumise soodustamisel eriti suur mõju rattakasutuse edendamisele. Kaubarattad jm. eriotstarbelised jalgrattad on samuti olulised jalgrattakasutuse soodustamiseks, sest need võimaldavad jalgratast kasutada tegevusteks ja sõitudeks, mida on tavarattaga raske või võimatu teha (nt esemete/inimeste vedamine, mobiilne kaubandus ning pikkade vahemaade läbimine). Seega kasvatavad eriotstarbelised jalgrattad oluliselt jalgrattakasutuse potentsiaali.

Eestis ei ole kuigi palju jalgrattaga tööl käimist soodustavaid meetmeid kasutusele võetud. Eriti teravalt torkab silma jalgrattaga tööle liikujatele maksuvaba kompensatsiooni pakkumise võimaluse puudumine. Seda kontekstis, kus autoga tööle liikumiseks on selline võimalus olemas. Eriotstarbeliste jalgrataste soetamiseks puuduvad hetkel samuti toetusmeetmed. Arvestades, et eriotstarbeliste jalgrataste hinnad ulatuvad tihti tuhandetesse eurodesse, on toetus hädavajalik, et vähendada kõrgest hinnast tingitud barjääri eriotstarbeliste jalgrataste kasutamiseks.

Konkreetsete meetmete poolest on oluline, et riik võimaldaks tööandjatel kompenseerida töötajate jalgrattaga tööle liikumist maksuvabalt. Seda saaks teha näiteks kilomeetripõhise kompensatsioonisüsteemi kaudu või võimaldades maksuvaba ametiratta soetamist. Selline meede kaotaks ühe autoga liikumise eelise ning seaks jalgrattakasutuse ja autokasutuse võrdsemale alusele. Eriotstarbeliste jalgrataste soetamiseks võiks elektritoega kauba- ja muud eriotstarbelised jalgrattad klassifitseerida abikõlblikuks elektrisõidukite toetusprogrammis. Muu maailma (nt. Saksamaa, Suurbritannia) kogemuse põhjal



peaks elektritoega kaubarataste toetus olema vähemalt 1000 eurot (ideaalis 2000 eurot), et meetmel märgatav mõju oleks.

6. Linnade jalgrattastrateegiate toetamine

Riiklikult kehtestatud prioriteedid ja tegevused jalgrattakasutuse edendamiseks on üldised ega saa minna detailidesse konkreetsete KOV-ide probleemide lahendamisel. Seetõttu on oluline, et KOV-ide tasandil oleks paigas detailsem tegevuskava, näiteks jalgrattastrateegia näol. KOV-ide jalgrattastrateegiaid võib vaadata kui riikliku arenguprogrammi detailsemad lisasid, mis muudavad jalgrattakasutuse strateegilise kavandamise terviklikuks. Seega on riigi huvides, et kvaliteetsed jalgrattastrateegiad oleksid olemas kõigis suuremates KOV-ides.

Jalgrattaliikluse läbimõeldud ja kavakohane soodustamine ei ole Eestis puudu mitte ainult riiklikul tasandil, vaid ka paljudes KOV-ides. Suuremates linnades on siiski viimasel ajal hakatud koostama jalgrattastrateegiaid, mis loovad raamistiku, millesse konkreetset jalgrattaliiklust edendavad tegevused saavad sobituda.

Riik peaks omalt poolt toetama KOV-ides jalgrattastrateegiate koostamist nii nõu kui osalise rahastusega. Rahastus motiveerib strateegiat koostama, samas kui sisuline tugi tagab jalgrattastrateegia kvaliteedi, mis võib muidu kohaliku tasandi puuduliku pädevuse või inimressursi puudumise tõttu kannatada.

7. Jalgrattaliikluse planeerijate pädevuse tõstmine läbi koolitusprogrammi ja eksperttoe pakkumise

Jalgrattaliikluse tingimuste kujundajad (avaliku sektori töötajad, planeerijad, teedeinsenerid) peavad omama kaasaegseid teadmisi jalgrattakasutuse edendamisest, et luua atraktiivseid tingimusi jalgrattaga liikumiseks. Need teadmised hõlmavad nii planeerimis- kui projekteerimisetappi. Jalgrattaliiklus on eriti tundlik vananenud arusaamadele, sest jalgratta käsitlemine täisväärtusliku osana linnaliiklusest on suures osas maailmast suhteliselt hiljutine nähtus. Seetõttu on ka arusaamad jalgrattakasutuse tingimustest viimaste aastakümnetega drastiliselt muutunud. See tähendab, et näiteks 20 aasta tagused teadmised jalgrattaliikluse arendamisest on väga puudulikud ning ei aita tekitada atraktiivseid tingimusi jalgrattakasutuseks.

Eestisse on nüüdisaegsed arusaamad jalgrattakasutuse soodustamisest ja atraktiivsete tingimuste loomisest jõudnud vaid vähesel määral. Ammu omandatud haridus, vähene huvi ja võimalused enda jalgrattapoliitikaga kursis hoidmiseks ning paljude erialade aegunud sisu ülikoolides takistavad rahvusvaheliselt tunnustatud arusaamade levikut vajalikes ringkondades.



Tulemuseks on endiselt väga autokeskne planeerimine ja projekteerimine ning ebaatraktiivsed lahendused jalgratturitele.

Selleks, et uuendada teadmisi ning suurendada pädevust paremate tingimuste loomiseks jalgrattakasutusele, tuleks luua riiklik jalgratta- ja jalgsiliikumise spetsialistide koolitusprogramm. Lisaks tuleks luua jalgrattaedenduse eksperdi ametikoht nelja Maanteeameti regiooni. Need eksperdid toetaksid ja koordineeriks KOV-ide tegevusi ning lisaksid kohest pädevust kohaliku tasandi otsuste tegemise kuni koolitusprogramm valmib ja mõjud on avaldunud.

8. Riiklik jalgrattakasutuse soodustamise kommunikatsioonikava ja kommunikatsioonijuhised KOV-idele

Viimastel aastatel on maailmas populaarsust kogunud erinevad kommunikatsioonimeetmed jalgrattakasutuse soodustamiseks. Eriti efektiivseks peetakse meetmeid, mis on suunatud inimestele, kes kogevad suuri muutusi oma igapäevases rutiinis (nt. töökoha vahetus, lapse sünd). Siiski on näidatud, et ainult sellistest meetmetest ei piisa jalgrattakasutuse järjepidevaks soodustamiseks, kui nendega ei kaasne reaalsed jalgrattasõidutingimuste parendused. Küll aga saab kommunikatsioonimeetmeid kasutada edukalt komplektis muud tüüpi meetmetega.

Eestis on jalgrattaliiklusele suunatud kommunikatsioonimeetmeid kasutatud väga vähe. Erinevad sotsiaalkampaniad on keskendunud ohutusele, mis aga üldiselt jalgrattakasutuse soodustamisele kaasa ei aita, pigem vastupidi. Sel moel on jäetud kasutamata üks potentsiaalselt kasulik meetmegrupp, mida on ka suhteliselt odav ja lihtne rakendada.

Selleks, et kommunikatsioonimeetmeid rohkem kasutada, tuleks koostada riiklik kommunikatsioonikava jalgrattakasutuse soodustamiseks. Selles tuleks määratleda soovitatavad kommunikatsioonimeetmed ja grupid, kellele neid suunama peaks. Ühtlasi tuleks koostada kommunikatsioonijuhised KOV-idele, et viimased oskaksid kasutada kommunikatsioonimeetmeid moel, mis aitaks kaasa riikliku kava täitmisele.

9. Sõiduõppesse kohustusliku jalgrattatunni lisamine ja jalgrattakoolituse praktilise osa taseme tõstmine

Selleks, et jalgratta kasutamine oleks turvaline ja mugav, on vaja, et kõik liiklejad omaksid teatud liiklusalaseid teadmisi ja oskusi. Ratturid peavad oskama liigelda viisil, mis muudab nende märkamise ja nendega arvestamise autojuhi jaoks lihtsamaks. Autojuhid omakorda peavad teadma, kuidas vältida jalgratturi jaoks



ohtlikke manöövreid ja märgata jalgratturi jaoks keerulisi olukordi.

Eestis on suuresti puudulikud nii autojuhtide kui jalgratturite liiklusalased teadmised ja oskused. Kuna jalgrattaga sõidetakse tihti kõnniteel ning jalgratturite arv liikluses on suhteliselt madal, puuduvad autojuhtidel kogemused ja harjumused jalgratturitega arvestamiseks. Selle tulemuseks on kogenematuses ja teadmatusest tehtud ohtlikud manöövrid (nt. lähedalt möödumine), aga ka sihilikult agressiivne käitumine juhtudel, kus autojuhid ei saa aru jalgratturi käitumisest (nt. jalgratturite möödumine parkivate autode uksetsoonist). Jalgratturite puhul on tihti puudulikud elementaarsed liiklusreeglite järgimise oskused. See tuleneb nii levinud kõnniteel sõitmise tavast kui puudulikust praktilisest jalgrattakoolitusest. Jalgrattakasutuse soodustamiseks on oluline, et ratturid suudaksid reegleid järgides liigelda sõiduteedel ja rattaradadel, sest see võimaldab kiiremat, sujuvamat ja mugavamat jalgrattasõitu.

Autojuhtide liiklusteadmiste ja -oskuste parendamiseks tuleks lisada sõiduõppesse kohustuslik jalgrattaliikluse tund, kus õpitaks vajalikke oskusi jalgratturitega arvestamiseks. Lisaks oleks vajalik pakkuda bussi- ja veokijuhtidele jalgrattavaate koolitusmoodulit, sest suuremad sõidukid kujutavad jalgratturitele eriti suurt ohtu. Jalgratturite oskuste parendamiseks peaks tunduvalt tõstma jalgrattakoolituse praktilise osa taset. Eriti oluline on sõidukogemuse pakkumine reaalses tänavaliikluses.

10. Jalgrattateede põhivõrgu riiklik investeeringute toetusprogramm KOV-idele

Jalgrattataristu rajamisel on riigil kaks olulist rolli. Esiteks on riigil vaja toetada taristu rajamist rahaliselt. Kuna taristu rajamine on kulukas tegevus, on riigi rahaline abi hädavajalik, et kergendada KOV-ide finantsilist koormat ning kiirendada jalgrattataristu välja ehitamist. Teiseks peab riik juhtima jalgrattataristu rajamist, et tagada selle ühtlane kvaliteet. Taristu rahastamisel kvaliteeditingimuste kehtestamine on üks viis, kuidas riik seda teha saab.

Tervikliku jalgrattataristu puudumine on olnud püsivalt üks peamisi murekohti jalgratturite jaoks Eestis. Probleeme on nii jalgrattateede tehnilise teostuse kui planeerimisfaasiga. Eriti olulised probleemid on rattateede kehv ühenduvus, taristu rajamine väheprioriteetsetes asukohtades, üldine rattataristu vähesus ning tehniliselt liikluskonteksti mittesobivad taristulahendused. Kuigi jalgrattataristu rajamine on ja jääb peamiselt KOV-ide tegevusvaldkonnaks, saab riik sekkuda, et parandada mõned olulisematest kitsaskohtadest.

Jalgrattateede põhivõrgu riiklik investeeringute toetusprogramm adresseeriks jalgrattataristu vähest katvust linnades ning kindlustaks rajatava taristu relevantsuse linnalise liikuvuse jaoks. Samuti oleks võimalik seada tingimusi



rajatavale taristule, et parandada rattataristu tehnilist disaini. Kokkuvõtlikult oleks selle meetme tulemuseks rohkem rattataristut ning rajatava taristu parem sobivus igapäevaseks linnaliseks rattakasutuseks. Samuti ühtlustuks jalgrattataristu kvaliteet erinevates KOV-ides. Antud meetme saaks tõhusalt siduda ELi järgmise rahastusperioodiga.