
VELOSATIĶSMES ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2018. – 2020.GADAM

Rīga, 2017

KOPSAVILKUMS

Velotransports ir ilgtspējīgas transporta nozares sastāvdaļa, kas palielina sabiedrības mobilitātes iespējas. Salīdzinot citas Eiropas Savienības dalībvalstis ar Latviju, var secināt, ka Latvijā transporta un uzglabāšanas nozares īpatsvars kopējā iekšzemes kopproduktā ir visaugstākais ES, tomēr velosatiksmē un tās infrastruktūrā ir attīstības pirmsākumos. Latvijā šobrīd nav nacionāla līmeņa plānošanas dokumenta par velosatiksmes attīstību.

Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020.gadam (turpmāk – plāns) ir izstrādāts, īstenojot Māra Kučinska Valdības deklarācijas rīcības plāna (03.05.2016.) pasākumā 20.3. noteikto, ar mērķi integrēt velotransportu kopējā transporta sistēmā un veicināt videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanu. Atbilstoši analīzei Latvijā 2016. gadā 23% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojās vismaz vienu dienu nedēļā. Turpmāk realizējot plāna rīcības, kas saistītas ar velosatiksmes infrastruktūras pilotprojekta realizāciju, normatīvās bāzes un standartu uzlabojumiem, vadlīniju izveidi pašvaldību starpsavienojumiem, pētījumiem, kampaņām un citiem pasākumiem sagaidāms, ka velobraucēju skaits valstī pieaugs, sasniedzot 2020.gadā 30% valsts iedzīvotājus, kas ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā.

Redzamākais sociālekonomiskais ieguvums no velotransporta izmantošanas Latvijas tautsaimniecībā ir tūrisma nozarē. Pakāpeniski turpina attīstīties arī citas ar velotransportu un velosipēda izmantošanu saistītas tautsaimniecības nozares: pakalpojumu jomā - velopārvadājumi (pasts un velokurjeri), velonomas punkti un ražošanas jomā - velosipēdu un to piederumu ražošana.

Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni:

1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;
2. Popularizēšana un izglītība.

Papildus ir iezīmēti nepieciešamie ilgtermiņa pasākumi pēc 2020. gada.

Kā sasniedzamais politikas rezultāts ir noteikts: velotransporta izmantošanas pieaugums, 2020. gadā sasniedzot situāciju, ka 30% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā.

Plānā iekļauto pasākumu īstenošanai 3 gadu periodā no valsts budžeta nav nepieciešami papildus finanšu līdzekļi.

SATURS

Kopsavilkums	2
Lietotie saīsinājumi.....	4
I Esošā situācija	5
1. Plānošanas dokumentu apkopojums un integrētā plānošana.....	5
1.1. Eiropas Savienības politikas dokumentos noteiktie mērķi attiecībā uz velotransportu.....	5
1.2. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos noteiktie mērķi attiecībā uz velotransportu.....	7
1.3. Reģionālo un vietējo pašvaldību attīstības dokumentu izvērtējums	11
2. Velotransporta attīstība un ietekme uz tautsaimniecību	12
2.1. Latvijas transporta struktūras raksturojums	13
2.2. Velotransporta loma tautsaimniecībā	14
2.3. Velosipēdistu paradumu raksturojums	15
2.4. Velosatiksmes infrastruktūras raksturojums	19
3. ES valstu pieredze	27
4. Velosatiksmes attīstības iespējas	33
II Mērķis un rīcības virzieni	35
IZMANTOTĀ LITERATŪRA	38

LIETOTIE SAĪSINĀJUMI

a/c	autoceļš
CFLA	Centrālā finanšu un līgumu aģentūra
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSDP 2020	Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020. gadam
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
CSP	Centrālās statistikas pārvalde
DAP	Dabas aizsardzības pārvalde
EK	Eiropas Komisija
EM	Ekonomikas ministrija
ES	Eiropas Savienība
FM	Finanšu ministrija
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IzM	Izglītības un zinātnes ministrija
Koncepcija	Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015. - 2030. gadam
LatRit	Latvijas Riteņbraucēju apvienība
LIAA	Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra
LVC	VAS "Latvijas Valsts ceļi"
LVS 190-9	Latvijas standarts LVS 190-9 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmē"
MK	Ministru kabinets
NAP 2020	Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
SM	Satiksmes ministrija
TAP 2020	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VSIA "ATD"	VSIA "Autotransporta direkcija"
VRAA	Valsts reģionālās attīstības aģentūra
VP	Valsts policijas
VVD	Valsts vides dienests
ZM	Zemkopības ministrija

I ESOŠĀ SITUĀCIJĀ

1. PLĀNOŠANAS DOKUMENTU APKOPOJUMS UN INTEGRĒTĀ PLĀNOŠANA

1.1. Eiropas Savienības politikas dokumentos noteiktie mērķi attiecībā uz velotransportu

ES stratēģija „Eiropa 2020”

Stratēģija “Eiropa 2020” ir ES izaugsmes un nodarbinātības programma. Tajā uzsvars ir likts uz gudru, ilgtspējīgu un integrējošu izaugsmi, lai pārvarētu Eiropas ekonomikas strukturālās nepilnības, uzlabotu tās konkurētspēju un ražīgumu un liktu pamatus ilgtspējīgai sociālajai tirgus ekonomikai. Stratēģijas centrā ir pieci vērienīgi mērķi nodarbinātības, inovācijas, izglītības, nabadzības izskaušanas, klimata un enerģētikas jomā.

Viens no galvenajiem mērķiem ES dalībvalstīs - energoefektivitātes uzlabošana un klimata pārmaiņas. Lai sasniegtu izvirzītos mērķus ir izstrādāti apakšmērķi, piemēram, samazināt siltumnīcefekta gāzu (turpmāk - SEG) emisijas par 20% salīdzinot ar 1990. gadu. Ņemot vērā, ka 27% no kopējām emisijām ES rada tieši transporta sektors¹, veicot uzlabojumus transporta sektorā, piemēram, ikdienā izvēloties “zaļākus transportlīdzekļus”.

Septītā vides rīcības programma

Septītā vides rīcības programma līdz 2020. gadam² ir kopējā stratēģija, lai vadītu Eiropas Savienības iestāžu un dalībvalstu turpmāko rīcību, tām kopīgi uzņemoties atbildību par programmas īstenošanu un tās prioritāro mērķu sasniegšanu. Programmā ir norādīti deviņi prioritārie mērķi un ES veicamie uzdevumi, lai šos mērķus sasniegtu. Trīs galvenie mērķi ir:

- aizsargāt, saglabāt un paplašināt Eiropas Savienības dabas kapitālu;
- padarīt Savienību par resursu izmantošanas ziņā efektīvu, zaļu un konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni;
- aizsargāt Savienības iedzīvotājus no vides radītās ietekmes un no apdraudējuma veselībai un labklājībai.

Programmā ir noteiktas trīs prioritārās jomas, kurās nepieciešama aktīvāka rīcība, lai aizsargātu dabu un stiprinātu ekoloģisko izturētspēju, veicinātu resursu izmantošanas ziņā efektīvu izaugsmi ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni un mazinātu draudus iedzīvotāju veselībai un labklājībai saistībā ar piesārņojumu, ķīmiskajām vielām un klimata pārmaiņu ietekmi.

Eiropas Savienības stratēģija Baltijas jūras reģionam

ES stratēģijā Baltijas jūras reģionam³ nosaka darbības uzdevumus visām Baltijas jūras piekrastē esošajām valstīm. Eiropas Komisija (turpmāk - EK) stratēģijas ietvaros definējusi četrus uzdevumus:

- veicināt ilgtspējīgu vidi;
- kāpināt reģiona labklājību;

¹ <https://www.epa.gov/ghgemissions/sources-greenhouse-gas-emissions>, 2014

² Septītā vides rīcības programma <http://ec.europa.eu/environment/action-programme/>, 2016

³ 2009. gada 10. jūnijā Eiropas Komisija pieņēma paziņojumu par ES Stratēģiju Baltijas jūras reģionam ar Rīcības plānu tās īstenošanai (COM(2009) 248– Brisele)

- vairot pieejamību un pievilcību;
- nodrošināt reģionā drošību un aizsardzību.

Lai kļūtu par pievilcīgu un pieejamu reģionu, jāveic uzlabojumi transporta sektorā, jo daudzām reģiona daļām ir zema teritorijas pieejamība: Somijas ziemeļu daļā, Zviedrijā un Baltijas valstīs ir zemākie pieejamības rādītāji visā Eiropā gan iekšzemes, gan starptautiskajiem savienojumiem. Iemesli ir lieli reģiona izmēri, kas rada lielus ceļojumu attālumus un lielu laika patēriņu, kā arī grūti ģeogrāfiskie un klimatiskie apstākļi. Vāji attīstīta infrastruktūra un pakalpojumu biežums nozīmē augstas cenas, tāpēc noteikts, ka jāpanāk uzlabojumi, izmantojot ilgtspējīgus transporta veidus.

Eiropas transporta politikas Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”

Eiropas transporta politikas Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”⁴ ir uzsvērts, ka galvenā problēma ir pārtraukt transporta sistēmas atkarību no naftas, nepasliktinot transporta sistēmas efektivitāti un neapdraudot mobilitāti. Saskaņā ar pamatiniciatīvu "Resursu ziņā efektīva Eiropa", kas izveidota stratēģijas "Eiropa 2020" ietvarā, un jauno 2011. gada energoefektivitātes plānu, Eiropas transporta politikas galvenais mērķis ir palīdzēt izveidot sistēmu, kas atbalsta Eiropas ekonomikas attīstību, paaugstina konkurētspēju un nodrošina augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk izmantojot resursus. Lai nodrošinātu to resursefektīvo transporta sistēmu, Baltā grāmata cita starpā uzsver nepieciešamību nodrošināt nepiesārņojošu pilsētu transportu.

Eiropas Riteņbraukšanas stratēģijas

Eiropas Riteņbraukšanas federācija ir izstrādājusi Eiropas Riteņbraukšanas stratēģiju⁵ (turpmāk – Riteņbraukšanas stratēģija). Ņemot vērā, ka dokuments vēl nav oficiāla ES Riteņbraukšanas stratēģija, tās mērķis ir aicināt ES izpildvarai iekļaut oficiālas Riteņbraukšanas stratēģijas izstrādi EK 2018. gada programmā vai iniciatīvās.

Riteņbraukšanas stratēģija analizē potenciālos ieguvumus no riteņbraukšanas un, kā tos ietekmētu ES rīcība, riteņbraukšanas izaugsmes potenciāls un 2030. gada politikas mērķi. Kā arī rīcības plāna ieviešanas pasākumus, lai izveidotu racionālāku, efektīvāku mobilitātes sistēmu.

Lai sasniegtu izvirzīto mērķi, Riteņbraukšanas stratēģijas veidotāji rekomendē veicināt paradumu maiņu, kas aicinātu iedzīvotājus ikdienā pārvietoties ar velosipēdu, kā arī izmantot to ceļojot un sportojot.

Videi draudzīgas, kvalitatīvas velotransporta infrastruktūras izveide, ņemot vērā ielu dizainu, autostāvvietas (piemēram, multimodālu mezglos), uzlabo riteņbraukšanas ērtības, pieejamību, kas palielinātu velosipēdu izmantošanu, t.sk. drošību, uzlabojot velosatiksmes infrastruktūru.

Lai pārliecinātos, ka Riteņbraukšanas stratēģija ir ieviesta veiksmīgi un atstāj pozitīvu ietekmi uz sabiedrību, visās ES dalībvalstīs nepieciešams ieviest vienādas metodes rādītāju noteikšanai un datu apkopošanai. Kā arī ar ES atbalstu nacionālā līmenī jāizstrādā standarti, vadlīnijas un stratēģijas, balstoties uz velosipēdistu vajadzībām.

⁴ Baltā grāmata, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LV:PDF>, 2011

⁵ EU Cycling Strategy https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf, 2017

1.2. Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos noteiktie mērķi attiecībā uz velotransportu

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam⁶ mērķis ir Latvijai kļūt par plaukstošu aktīvu un atbildīgu pilsoņu valsti, kur ikviens varēs justies droši un piederīgs Latvijai, kur katrs varēs īstenot savus mērķus. Latvija – mūsu mājas – zaļa un sakopta, radoša un ērti sasniedzama vieta pasaules telpā, par kuras ilgtspējīgu attīstību mēs esam atbildīgi nākamo paaudžu priekšā.

Nemot vērā, ka Latvijā mājāsaimniecību kopējais enerģijas patēriņš pārsniedz ražotāju patēriņu, bet energointensitāte ekonomikā ir aptuveni divas reizes augstāka nekā vidēji ES, energoefektivitātes pasākumi tautsaimniecībā un privātajā sektorā, piemēram, siltuma, elektroenerģijas un transporta degvielas taupības pasākumi, intensīvāka sabiedriskā transporta un velotransporta izmantošana, līdztekus sabiedrības informēšanai un līdzdalībai ir valstiski nozīmīgi uzdevumi. Transporta nozarē autotransports veido 91,3% no kopējā transporta SEG emisiju apmēra, bet 23,9% - no kopējā SEG emisiju apjoma⁷. Lai samazinātos privātā autotransporta izmantošanas īpatsvars, primāri jāuzlabo sabiedriskā transporta kvalitāte un pieejamība, kā arī jāpalielina sabiedriskā transporta popularitāte sabiedrībā. Vienlaikus ar sabiedriskā transporta plūsmu un pakalpojumu palielināšanos un iespējamiem personīgā transporta lietošanas ierobežojumiem ir jāveido gājējiem un velosipēdistiem piemērota vide un infrastruktūra.

Viens no galvenajiem risinājumiem ir energoefektīva un videi draudzīga transporta politika, kas cita starpā paredz gājēju ielu un velosipēdu ceļu izveidi. Lielo pilsētu centros jānosaka zemu emisiju zonas gaisa kvalitātes normatīvu sasniegšana. Jāīsteno pilotprojekti par daļēju vai pilnīgu autotransporta kustības ierobežošanu pilsētas daļās, par gājēju ielu veidošanu un integrētu velosipēdu ceļu tīklu.

Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam

Galvenās Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam (turpmāk-NAP2020) prioritātes ir tautas saimniecības izaugsme, cilvēka drošumspeja, izaugsmi atbalstošas teritorijas.

Lai īstenotu iepriekšminētās prioritātes, viens no būtiskiem rīcības virzieniem ir nepieciešamība veidot ilgtspējīgu transporta infrastruktūru, kas nodrošina mobilitāti iekšzemē un starptautisko sasniedzamību. Nepieciešams atbalstīt jaunu tehnoloģiju ieviešanu un resursu racionālu izmantošanu, tādējādi samazinot piesārņojošo vielu emisiju enerģētikas, rūpniecības, transporta un lauksaimniecības nozarēs, kā arī mājāsaimniecībās. Nepārsniegt ilgtermiņa attīstību nodrošināšu vidē nonākošā piesārņojuma un SEG apjomus (samazinot enerģētikas, rūpniecības, transporta, lauksaimniecības, zivsaimniecības un mājāsaimniecību radītās piesārņojošo vielu emisijas un radīto atkritumu daudzumu). Atbalsta programmas pārejai uz atjaunojamiem energoresursiem transporta sektorā un nepieciešamās infrastruktūras nodrošināšana, atbalstot tikai tādus alternatīvos energoresursus, kas ir ekonomiski izdevīgi, kā arī atbalstot inovāciju, kuras rezultātā tiek sekmēta ekonomiski izdevīgu alternatīvo energoresursu izmantošana. Latvijā nepieciešams palielināt ekonomisko aktivitāti reģionos un attīstības centros, piesaistot un izmantojot apkārt esošo teritoriju resursus, atbalstot uzņēmējdarbības, transporta un informācijas un komunikāciju tehnoloģiju infrastruktūras attīstību, pilnvērtīgi izmantojot un attīstot izglītības iestāžu potenciālu un veicinot iedzīvotāju mobilitāti.

⁶ Latvija2030, http://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/images-legacy/LV2030/Latvija_2030.pdf, 2010

⁷ Plāna projekts "Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam"

Vides politikas pamatnostādnes 2014. – 2020.gadam

Vides politikas pamatnostādnes 2014.-2020.gadam⁸ ir vides aizsardzības nozares vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, kura virsmērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem iespēju dzīvot tīrā un sakārtotā vidē, īstenojot uz ilgtspējīgu attīstību veiktas darbības, saglabājot vides kvalitāti un bioloģisko daudzveidību, nodrošinot dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī sabiedrības līdzdalību lēmumu pieņemšanā un informētību par vides stāvokli.

Lai sasniegtu šo virsmērķi ir definēti apakšmērķi:

- nodrošināt labu vides pārvaldību visos līmeņos, kā arī labu vides komunikāciju, kas balstīta uz iespējami pilnīgu un izsvērtu vides informāciju; veicināt sabiedrības plašu iesaistīšanos vides jautājumu risināšanā;
- nodrošināt ekosistēmu kvalitāti, dabas aizsardzības un sociāli - ekonomisko interešu līdzsvarotību, sekmēt Latvijas kā „zaļas” valsts tēla veidošanos;
- līdz 2020.gadam samazināt gaisa piesārņojuma ietekmi uz iedzīvotājiem un ekosistēmām līdz līmenim, kas nerada draudus veselībai un neizraisa ekosistēmu degradāciju. Prasību minimums šā mērķa sasniegšanai ir spēkā esošo gaisa kvalitātes normatīvu izpilde un faktiskā emisiju apjoma samazināšana zem emisijas griestu līmeņa; u.c.

Sabiedrības veselības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam

Sabiedrības veselības politikas virsmērķis ir palielināt Latvijas iedzīvotāju veselīgi nodzīvoto mūža gadu skaitu un novērst priekšlaicīgu nāvi, saglabājot, uzlabojot un atjaunojot veselību. Lai to īstenotu cilvēkiem būtu jāievēro veselīgs dzīvesveids, kam ir būtiska loma veselības saglabāšanā un uzlabošanā. Nozīmīgākās sabiedrības veselības problēmas ir neinfekciju slimības. Galvenie uzvedības faktori, kas veicina šo slimību attīstību, ir neveselīgs uzturs, nepietiekama fiziskā aktivitāte un atkarību izraisošas vielas un procesi.

Sporta politikas pamatnostādnes 2014.–2020. gadam

Pamatnostādnēs definētais sporta politikas mērķis ir palielināt to Latvijas iedzīvotāju īpatsvaru, kas vismaz 1–2 reizes nedēļā nodarbojas ar fiziskām vai sportiskām aktivitātēm. Lai to īstenotu, pamatnostādņu ietvaros plānots atbalstīt aktīva dzīvesveida pasākumu, t.sk. velobraucienus un velomaratonu, organizēšanu visām iedzīvotāju grupām visas dzīves garumā.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam

Atbilstoši Latvijas Nacionālajam attīstības plānam 2014.-2020. gadam noteiktajam vadmotīvam un prioritātēm, Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam⁹ (turpmāk TAP 2020) politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.

Ilgtspējas pamatprincipa ievērošana transporta nozarē nozīmē paaugstināt konkurētspēju un nodrošināt augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk un videi draudzīgi izmantojot resursus. Ilgtspēja ir:

- konkurētspēja, kas liek attīstīties un piedāvāt kvalitatīvākus, lētākus un efektīvākus risinājumus, maksimāli izmantojot inovācijas un informāciju tehnoloģijas;

⁸ Vides politikas pamatnostādnes 2014.-2020. Gadam <http://varam.gov.lv/lat/pol/ppd/vide/?doc=17913>, 2013

⁹TAP 2020

- drošība, kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, izvēloties dažādus transporta risinājumus;
- sociālā atbildība, kas nozīmē visu sabiedrības daļu vajadzību ievērošanu, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā un sociālā stāvokļa;
- vides un ekonomisko faktoru sabalansētība, kas iespēju robežās paredz tādu transporta risinājumu un transporta līdzekļu izvēli, kas samazina oglekļa dioksīda emisiju daudzumu.

TAP 2020 definēts, ka transporta sistēmu veido infrastruktūra (ceļi un autoostas, dzelzceļi un dzelzceļa stacijas, ostas, lidostas), transporta līdzekļi (lokomotīves, vagoni, autobusi, automašīnas, kuģi, gaisa kuģi, velosipēdi u.c.) un pārvaldība (mijiedarbība, kustības organizācija, drošība, loģistika u.c.), bet galvenie transporta veidi ir dzelzceļa transports, autotransports (sabiedriskais, privātais), gaisa transports, ūdens (jūras, iekšzemes ūdens) transports. Katram transporta veidam piemīt noteiktas īpatnības no loģistikas vadības viedokļa, kā arī priekšrocības un trūkumi, kas nosaka tā izmantošanas iespējas.

Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020.gadam

Ceļu satiksmes drošības plāns 2017. - 2020. gadam (turpmāk – CSDP 2020) nosaka uzdevumus un pasākumus, lai sasniegtu izvirzīto politikas rezultātu – 2020.gadā samazināt ceļu satiksmes negadījumus (turpmāk- CSNg) bojā gājušo un cietušo skaitu par 50%, salīdzinot ar 2010. gadu.

CSDP 2020¹⁰ tiek aprakstīti rīcības virzieni un pasākumi ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, lai sasniegtu TAP 2020 minētos mērķus. Īpaša uzmanība ceļu satiksmes drošības plānā pievērsta mazaizsargātajiem¹¹ satiksmes dalībniekiem, tostarp izmantojot drošāku infrastruktūru un transportlīdzekļu tehnoloģijas.

CSDP 2020 atspoguļo ceļu satiksmes drošības situāciju, kur minēts, ka jaunu pasīvo un aktīvo drošības sistēmu ieviešana vieglajās, kravas automašīnās un autobusus ir ievērojami paaugstinājusi šo transportlīdzekļu drošības līmeni, turpretī mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku, it sevišķi gājēju, drošības līmenis joprojām ir ļoti zems. CSNg ar mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem parasti ir arī ar vismagākajām sekām, bieži vien ar letālām. Gaismas atstarojošo elementu vai vestes ar gaismu atstarojošiem elementiem lietošana prasa mazākus ieguldījumus, nekā ievērojamas satiksmes un pilsētvides izmaiņas – gājēju plūsmas atdalīšana no pārējās satiksmes (it īpaši ārpus apdzīvotām vietām) un speciālu velosipēdu joslu izveidošana. Jebkurā gadījumā abi šie piemēri ir būtiski un, ja pirmais ir realizējams salīdzinoši ātrā laika posmā, tad nākotnē jebkurā gadījumā veidojot jaunus satiksmes risinājumus vai atjaunojot esošos, ir jāpievērš uzmanība arī, lai mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku plūsmas (gājēju, velosipēdistu) pēc iespējas mazāk būtu saistītas ar pārējo satiksmes plūsmu.

Ceļu satiksmes likumā noteikts, ka velosipēdisti ir satiksmes dalībnieki un viņiem ir atļauts pārvietoties pa vispārējās lietošanas ceļiem. Visdrošāk velosipēdisti varētu justies, ja velosatiksmē tiktu nodalīta no autotransporta pa speciāli izveidotiem velosipēdu ceļiem.

Nemot vērā sabiedrības pieprasījumu, teritorijas plānošanas ietvaros pašvaldībām ir iespējas plānot velomaršrutus, velosipēdu ceļus un velojoslas, kā arī nodrošināt to izbūvi, piesaistot gan pašvaldības, gan dažādu fondu un programmu finansējumu. Vairākas pašvaldības ir sagatavojušas velosatiksmes attīstības koncepcijas, velotransporta organizācijas shēmas, kā arī velosipēdu ceļu

¹⁰CSDP 2020

¹¹Pie mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem tiek pieskaitīti - gājējs, velosipēda vadītājs un tā pasažieri, mopēda vadītājs un tā pasažieri, motocikla vadītājs un tā pasažieri, kvadricikla vadītājs un tā pasažieri.

tīklojuma kartoshēmas un bukletus, kuros ir ietverta informācija par ierīkotajiem velomaršrutiem un izbūvētajiem velosipēdu ceļiem, kā arī svarīgākajiem drošības nosacījumiem, pārvietojoties ar velosipēdiem.

Lai uzlabotu velosatiksmes drošību:

- aktīvāk jāinformē satiksmes dalībnieki par apģērba ar gaismu atstarojoša materiāla elementu lietošanu diennakts tumšajā laikā;
- jāturpina pilnveidot velosatiksmes infrastruktūru.
- jāaktivizē ceļu satiksmes dalībnieku kontrole, pastiprinot Valsts policijas darbinieku fizisko klātbūtni satiksmes uzraudzības procesā;
- jāpilnveido bērnu izglītošana, t.sk. starpdisciplināri, par ceļu satiksmes drošības jautājumiem izglītības iestādēs;
- jāveic sabiedrības informēšanas un izglītošanas kampaņas.

Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam

Viena no nozīmīgākajām komponentēm tautsaimniecības attīstībai un reģionu attīstībai ir tūrisms, tāpēc ir izstrādātas Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam¹², kuru mērķis ir ilgtspējīga Latvijas tūrisma attīstība, veicinot tūrisma produktu konkurētspējas palielināšanos ārvalstu tirgos. Lai sasniegtu šo mērķi, būtiska nozīme ir transporta sektora attīstībai.

Ātrāks un ērtāks transports nodrošina plašu pasaules tūrisma galamērķu pieejamību. Jaunās tehnoloģijas palielina ātrumu un samazina reālās izmaksas. Taču degvielas cenu iespējams straujš kāpums un pieaugošā vides apziņa būs liels izaicinājums nākotnē, rosinot meklēt alternatīvus risinājumus.

Pēdējo gadu laikā ir veikti ieguldījumi infrastruktūrā nacionālās nozīmes velotūrisma produktu attīstības programmā. Kā viens no tūrisma veidiem Latvijā tiek minēta tieši dabas tūrisma attīstība, kura ietvaros būtu nepieciešams attīstīt/atjaunot pašvaldību ceļu posmi, kuros jāuzlabo ceļa kvalitāte, velosipēdu ceļi, marķēti velomaršruti, starptautiska un nacionāla līmeņa velomaršrutu izbūve un rekonstrukcija piekrastē, t.sk. *greenways* attīstība, Euro Velo maršrutu tīkla attīstība un velosipēdu ceļu izbūve Latvijas teritorijā (EV13 „Iron Curtain Trail”, EV10). Tādējādi tieši publiskās infrastruktūras attīstība, lai uzlabotu dabas un kultūras mantojuma objektu un teritoriju sasniedzamību, tostarp velomaršrutu tīkla attīstība Latvijas teritorijā, tajā integrējot starptautiskā, reģionālā un vietējā līmeņa velomaršrutus, tiek uzskatīta par vienu no būtiskākajiem uzdevumiem Latvijai.

Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai

Valsts ilgtermiņa tematiskā plānojuma Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai (turpmāk - Piekrastes plānojums) izstrādes mērķis ir veicināt Baltijas jūras Latvijas piekrastes, kā saimnieciski aktīvas un kvalitatīvas dzīves, kultūrvides un rekreācijas telpas attīstību, attīstības intereses līdzsvarojot ar dabas un vides aizsardzības prasībām. Piekrastes plānojuma risinājumi ir vienošanās piekrastes pašvaldību, valsts institūciju un nevalstisko organizāciju starpā, lai investīcijas piesaistītu vietās, kur tās sekmēs dabas un kultūras mantojuma saglabāšanu un attīstību, kā arī dos pienesumu tūrisma attīstībai. Piekrastes plānojuma galvenais rezultāts ir piekrastes publiskās infrastruktūras tīkla attīstības koncepcija kas ietver kompleksi attīstāmo vietu sarakstu ar priekšlikumiem to attīstīšanai, kā arī nozīmīgāko savienojumu (autoceli, dzelzceļš, velo un

¹² Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes https://www.em.gov.lv/files/turisms/PPD_1.doc, 2014

kājāmgājēju ceļi un maršruti) raksturojumu un nosacījumus to attīstībai.

Kā viens no piekrastes attīstības ierobežojumiem tiek noteikts, ka aptuveni 80% piekrastes garuma publiskās infrastruktūras (gājēju un veloinfrastruktūra, pievedceļi pie jūras un citi autoceļi, autonovietnes, peldvietu labiekārtojums u.tml.) nodrošinājums un kvalitāte piekļuvei pie jūras tiek vērtēts kā nepietiekošs.¹³

Piekrastes plānojumā attiecībā uz velosatiksmes infrastruktūru noteikts sekojošais:

- (1) dzelzceļa tīkla attīstība un velonovietņu, informācijas un velonomas punktu ierīkošana dzelzceļa stacijās veicinātu velotransporta izmantošanu piekrastē un mazinātu nepieciešamību izmantot personīgu autotransportu;
- (2) piekrastes velotransporta un gājēju infrastruktūras tīklu nepieciešams attīstīt, gan izbūvējot jaunu infrastruktūru, gan veicot maršrutu marķēšanu un ar to saistītās infrastruktūras izbūvi, kā arī veidojot savstarpēji saistītus starptautiskos, reģionālos un vietējos velomaršrutus un gājēju ceļus;
- (3) integrēts velotransporta un gājēju infrastruktūras tīkls piekrastē veicinās piekrastes vienotā dabas un kultūras mantojuma objektu savstarpējo sasaisti, piekrastes sasaisti ar iekšzemi un kaimiņvalstu Igaunijas un Lietuvas velotīkliem, kā arī iekļaušanos starptautiskajos velo un kājāmgājēju maršrutos;
- (4) galvenais piekrastē attīstāmais veloinfrastruktūras tīkla elements ir starptautiskais velomaršruts EuroVelo 13, kas vietām pārklājas ar EuroVelo 10 maršrutu.

1.3. Reģionālo un vietējo pašvaldību attīstības dokumentu izvērtējums

Lai nodrošinātu integrētu attīstības plānošanu, transporta plānošanas politikai un rīcībām gan vidējā termiņā, gan ilgtermiņā, būtu jābūt skaidri definētām gan reģionālā, gan vietējā attīstības plānošanas līmenī, radot skaidru priekšstatu par veicamajām aktivitātēm attiecībā arī uz velosatiksmes infrastruktūras attīstību.

Apskatot visu reģionu ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentus – stratēģijas un vidēja termiņa attīstības programmas – secināms, ka katra plānošanas reģiona pieeja un detalizācijas pakāpe attiecībā uz velosatiksmes infrastruktūras plānošanu ir atšķirīga.

Vairāki plānošanas reģioni savos galvenajos plānošanas dokumentos paredzējuši mobilitātes plānu izstrādi, kas paredz daudz plašāku velosatiksmes infrastruktūras aspektu integrēšanu kopējā telpas attīstībā.

Nemot vērā to, ka plānošanas reģionu iespējas īstenot velosatiksmes infrastruktūras projektus ir ierobežotas, jo plānošanas reģioni tikai veicina pašvaldību sadarbību, kā arī izstrādā un īsteno Eiropas teritoriālās sadarbības programmu projektus reģionālās attīstības atbalsta pasākumu ietvaros, visbūtiskākā ietekme uz velosatiksmes infrastruktūras attīstību ir tieši vietējām pašvaldībām Latvijā, kuras ir tās, kas visbiežāk īsteno dažādus savas iniciatīvas projektus, t.sk. arī ieguldot velosatiksmes infrastruktūras attīstībā.

¹³ 5. darba materiāls „5. Publiskās infrastruktūras izvērtējums pašvaldību griezumā”, pieejams VARAM tīmekļa vietnē: http://www.varam.gov.lv/lat/darbibas_veidi/tap/lv/?doc=22027

Nākotnē plānošana un sadarbība reģionālā un starppašvaldību līmenī būtu jāstiprina, īpaši attiecinot to uz Rīgas un Pierīgas velosatiksmes infrastruktūras plānošanu un būvniecību, ņemot vērā iedzīvotāju skaita izmaiņas, apdzīvojuma tendences, mobilitātes iespējas un paradumus.

Secinājumi:

ES politikas plānošanas dokumentu prioritāte ir samazināt dalībvalstu SEG emisijas par 20% salīdzinot ar 1990.gadu un īpaši svarīgi, tas ir transporta sektorā, kas veidot 27% no kopējām dalībvalstu emisijām. Lai iegūtu kopējo SEG emisijas samazinājumu dalībvalstu līmenī ir nepieciešams veikt uzlabojumus transporta sektorā, piemēram, veicināt iedzīvotāju paradumu maiņu ikdienā vairāk pārvietoties ar velosipēdu.

Nacionālā līmeņa politikas plānošanas dokumentos ir secināts, ka transporta nozarē autotransports veido 91,3% no kopējā transporta SEG emisiju apmēra, kas ir 23,9% - no kopējā valsts SEG emisiju apjoma. Kā prioritātes ir izvirzītas privātā autotransporta izmantošanu samazināšana, primāri uzlabojot sabiedriskā transporta kvalitāti un pieejamību, veidojot gājējiem un velosipēdistiem piemērotu vidi un infrastruktūru. Tādēļ nacionālā līmenī būtu jābūt rīcībām, kas veicina velosatiksmes infrastruktūras pieejamību un attīstību.

Reģionālie un vietējie pašvaldību attīstības dokumenti paredz veloceļu attīstību un velostāvvietu izveidi. Būtisks trūkums, kuru nepieciešams risināt, ir Rīgas un Pierīgas aglomerāciju kopējās velosatiksmes infrastruktūras attīstības plāna neesamība, kas varētu kavēt paaugstinātas mobilitātes pieejamību šajās blīvi apdzīvotās teritorijās nākotnē. Tādēļ reģionālā līmenī būtu jābūt rīcībām, kas veicina starppašvaldību savienojumu izveidi un palielina iedzīvotāju mobilitātes iespējas.

2. VELOTRANSPORTA ATTĪSTĪBA UN IETEKME UZ TAUTSAIMNIECĪBU

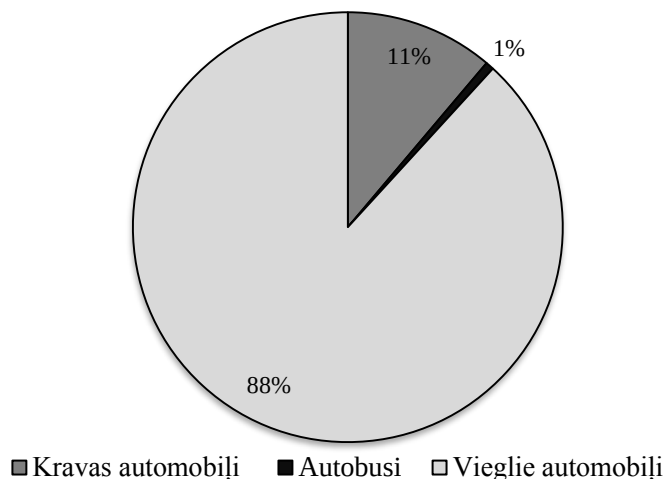
Valsts politiku transporta attīstības jomā izstrādā Satiksmes ministrija, bet politikas īstenošanā galvenā loma ir valsts akciju sabiedrībai „Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk - LVC), kas pārvalda valsts ceļu tīklu, administrē tam piešķirto finansējumu, plāno un vada valsts ceļu tīkla uzturēšanu un attīstību, organizē valsts pasūtījumu valsts ceļu tīklā veicamajiem darbiem un pakalpojumiem, veic pasūtījumus un vada valsts ceļu tīkla standartu un tehnisko noteikumu projektu izstrādi, uztur un pilnveido valsts un pašvaldību ceļu reģistru, kā arī pārrauga pašvaldību ceļu tīklu.

Pēdējos gados būtiski pieaugot transporta intensitātei, mainās arī sabiedrības paradumi, pieaugot prasībām pēc paaugstinātas mobilitātes. Līdz šim valsts transporta attīstības politika pamatā ir bijusi pakārtota autobraucēju vajadzībām. Pateicoties iedzīvotāju, pašvaldību un valsts iniciatīvai līdz šim ir izdevies radīt atsevišķus velosatiksmes infrastruktūras objektus, kuru lietošanas intensitāte pierāda, ka šīs transporta jomas turpmāk attīstīšana valsts mērogā ir būtiski vajadzīga sabiedrībai.

Sabiedrības daļa, kas pārvietojas ar velosipēdu, ir nodokļu maksātāji, kuri ar savu ekonomisko aktivitāti veido pienesumu valsts tautsaimniecībai. Līdz ar to valsts ir atbildīga arī par šīs sabiedrības daļas ērtībām un drošību, jo velosipēdisti ir viena no mazaizsargātajām satiksmes dalībnieku grupām.

2.1. Latvijas transporta struktūras raksturojums

Atbilstoši Centrālās statistikas pārvaldes¹⁴ (turpmāk- CSP) datiem būtisku daļu kopējā valsts autotransporta līdzekļu struktūrā veido vieglie automobiļi (~88%, attēls Nr.1), kura vajadzībām tad pamatā tiek uzturēts valsts autoceļu tīkls un ceļi. Valsts statistikas kopējos datos šobrīd netiek atspoguļoti velotransporta līdzekļi, jo pēc uzskaites metodikas tie tiek analizēti mājāsaimniecību īpašumā esošo priekšmetu griezumā. Šāda statistisko datu neesamība par velotransporta līdzekļu kopējo skaitu valstī neļauj objektīvi novērtēt velotransporta līdzekļu īpatsvaru un vietu kopējā sauszemes transporta līdzekļu struktūrā un to pienesumu tautsaimniecībai.



Attēls Nr. 1. Autotransportlīdzekļu veidu procentuālais sadalījums 2016. gada beigās¹⁵

Arī Ceļu satiksmes drošības direkcijas (turpmāk-CSDD) apkopotajos datos par transporta līdzekļu kopējo skaitu Latvijā netiek sniegta informācija par velotransportu.

Valsts iekšējā ģeogrāfiskā mobilitāte, kas nepieciešama darbaspēka resursu kvalitatīvai nodarbinātībai, ir transporta nozares kvalitatīvais raksturotājs, kas izpaužas darbaspēka spējā operatīvi reaģēt uz pieprasījuma izmaiņām kādā noteiktā reģionā un strādāt tur, kur ir pieejamas darbavietas. Iedzīvotāju iekšējā migrācija ir nozīmīgs darbaspēka mobilitātes veids Latvijā. Ja Pierīgas reģionā dominē plūsma uz Rīgu, tad citos reģionos raksturīga reģionāla migrācija. Vidzemē, Kurzemē un Latgalē vairāk nekā 90% no svārstmigrantiem dodas uz darbu citā pašvaldībā savā reģionā. Galvenais transporta veids, kuru izmanto iedzīvotāji, lai nokļūtu uz darbu citā pašvaldībā, ir vieglā automašīna, pēc tam attiecīgi starppilsētu un piepilsētas autobuss, vilciens un maršruta mikroautobuss. Rezultātā, izmantojot neapmierinošu autoceļu infrastruktūru, svārstmigrantiem jāērķinās ar papildu izdevumiem.

Pietiekamas gājēju un velosatiksmes infrastruktūras neesamība starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām 10 km attālumā, jo īpaši starp lielajām apdzīvotajām vietām, būtiski samazina iedzīvotāju

¹⁴Transporta līdzekļu skaits gada beigās

http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp/transp_ikgad_transp/TR0050.px/table/tableViewLayout2/?rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0, 2016

¹⁵ Centrālās statistikas pārvaldes datu bāze.

http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/transp/transp_ikgad_transp/TR0050.px/?rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0

mobilitātes iespējas un paildzina nokļūšanas laiku līdz darba vietām, tādējādi radot zaudējumus tautsaimniecībai. Tā kā velotransports tiek izmantots gan ikdienas pārvietošanās vajadzībām, gan tūrismā, gan arī velo pārvadājumiem un citur, tad tā lietošanas pieaugums ietekmē gan tieši, gan netieši citas ekonomikas nozares, veicinot to ilgtspējīgu attīstību.

Šobrīd pasaulē transporta sistēma gandrīz pilnībā ir atkarīga no naftas (96%)¹⁶, kas nav ilgtspējīgs risinājums un jau šobrīd izvirzītie mērķi par SEG emisiju samazinājumu ir gana ambiciozi. Daudzas valstis ir nolēmušais vairs netirgot autotransporta līdzekļus ar iekšdedzes dzinējiem, piemēram Norvēģija no 2025. gada, Francija un Apvienotā Karaliste no 2040. gada. Vairāki lielie transportlīdzekļu ražotāji, piemēram, Volvo no 2019. gada piedāvās tikai ar elektromotoru vai hibrīddzinēju darbināmus transportlīdzekļus. Šādas tendences transporta līdzekļu attīstībā ir nopietns izaicinājums arī Latvijas valsts transporta politikas veidotājiem un velosatiksmes attīstība ir viens no veidiem, kā mainīt sabiedrības domāšanas veidu par labu “zaļākiem” transporta līdzekļiem, kas atbilst sabiedrības mobilitātes prasībām ar zemām CO₂ emisijām.

2.2. Velotransporta loma tautsaimniecībā

Transporta nozares īpatsvars pievienotajā vērtībā Latvijas kopējā iekšzemes kopproduktā sastāda 9% 2016. gadā¹⁷.

Valstī nav precīzu datu par velotransporta daļu kopējā transporta sektorā, jo velotransports statistiski netiek mērīts klasisko transporta līdzekļu uzskaites griezumā, tomēr vēsturiski velotransporta, kā pārvietošanās veida loma ir bijusi izteikta lauku teritorijās un pieaugot sabiedrības dzīves līmenim (izveidota infrastruktūra; pieaugusi drošība) pēdējos 10 gados arī pilsētvidē velotransports ir sabiedrībai pieejamākais, ātrākais un lētākais pārvietošanās līdzeklis.

Sabiedrības daļas viedoklis¹⁸ par velotransporta nozīmi ir mainījies un izmantot velosipēdu ikdienā nozīmē radīt jaunas darba vietas, attīstīties, dzīvot videi un pašiem sev draudzīgāk, uzsvaru liekot uz mazāku piesārņojuma radīšanu, mazāku resursu patēriņu, kas kopumā veicina indivīda labsajūtu, uzlabo veselību un apkārtējās vides kvalitāti.

Sabiedrības prasības pēc mobilitātes ir pieaugušas, un pilsētvidē, pieaugot tradicionālam transporta līdzekļu skaitam veidojas sastrēgumi. Velotransporta attīstība ir viens no veidiem kā varētu būtiski samazināt sastrēgumos pavadīto laiku panākot pozitīvu sociālo efektu. ES dalībvalstīs, kur velosatikme ir attīstīta, jau sen ir aprēķinu ceļā secināts, ka sabiedrībai lai brauktu ar autotransporta līdzekļiem ir būtiski jāpiemaksā, savukārt velotransporta līdzekļu lietošana rada izmērāmus sabiedrībai tiešos un netiešos ieguvumus: uzlabojas nodokļu maksātāju veselība; samazinās sastrēgumus pavadītais laiks un pieaug produktivitāte; uzlabojas sociālā vide (uzlabojas gaisa kvalitāte un samazinās trokšņu ietekme). Piemērs par velotransporta attīstību un sabiedrības veselību sniegts plāna 3.nodaļā *ES valstu pieredze*.

Redzamākie pienesumi no velotransporta izmantošanas Latvijas tautsaimniecībā ir tūrisma nozarei. Starptautiskā Velotūrisma ekonomiskās ietekmes pētījumā¹⁹ norādīts, ka velotūristi dod priekšroku labai infrastruktūrai un vidēji tērē līdz 15 EUR dienā. Vairāku dienu velotūristi, kuri ceļojumā pavadā 2-4 dienas (30%), 5-7 dienas (30%) vai vairāk vidēji dienā tērē 57 EUR dienā.

¹⁶ TAP 2020

¹⁷ CSP, <http://www.csb.gov.lv/notikumi/ikp-2016-gada-palielinajies-par-20-un-4-ceturksni-par-26-45382.html>

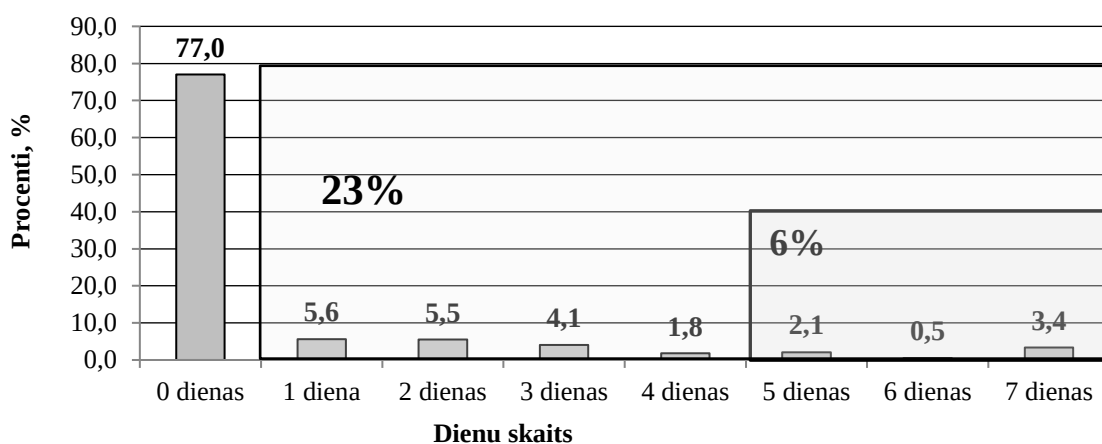
¹⁸ Rīgas iedzīvotāju aptauja, 2016.gada augusts, SKDS

¹⁹ Dr Richard Weston, Institute of Transport & Tourism, University of Central Lancashire (2013). Cycling in Europe – economic impact of cycle tourism, from local to international

Latvijā ir attīstītas arī citas ar velotransportu un velosipēda izmantošanu saistītas tautsaimniecības nozares: velopāravadājumi (pasts un velokurjeri), velonomas punkti un pakalpojumu nozare, kas ražo velosipēdus un to piederumus.

2.3. Velosipēdistu paradumu raksturojums

Latvijā nav veikta vienota velosipēdistu skaitīšana un dati par to skaitu dažādos avotos atšķiras. EK izstrādātajā Eurobarometrā, kas ir neregulārs mērījuma veids, minēts, ka Latvijas iedzīvotāji, kuri norādījuši velosipēdu kā galveno pārvietošanās līdzekli ikdienā, ir 5-8%²⁰. Savukārt CSP publicētajos iedzīvotāju apsekošanas rezultātos Latvijā²¹ 2016. gadā, par laika posmu no 2014. gada septembra līdz 2015. gada februārim, tika aptaujātas 11 340 personas, vecuma grupā no 15 līdz 75 gadiem. Aptaujas ietvaros tika noskaidrots, ka vismaz 23% Latvijas iedzīvotāju minimums vienreiz nedēļā vismaz 10 minūtes dienā brauc ar velosipēdu. No tiem katru dienu ar velosipēdu vismaz 10 minūtes brauc 3,4%, bet vismaz piecas dienas nedēļā- 6% Latvijas iedzīvotāju. Vienu dienu nedēļā ar velosipēdu pārvietojas 5,6% iedzīvotāju. No visiem iedzīvotājiem, kuri vismaz reizi nedēļā izmanto velosipēdu, lielākā daļa (64%) ik dienu brauc ilgāk nekā pusstundu. Attēlā Nr.2 parādīts iedzīvotāju sadalījums atkarībā no dienu skaita nedēļas laikā, kurās ar velosipēdu tiek nobraukts vismaz 10 minūtes bez pārtraukuma.



Attēls Nr. 2. Velosipēdu izmantošanas dienu skaits 2016. gadā, %²²

No visiem velosipēdistiem 35,9% brauc no 10 līdz 29 minūtēm dienā, 37,6% no 30 līdz 59 min, 19,8% no 1 līdz 2 stundām, bet līdz 3 stundām 4,5% un virs 3h - 2,2%. Tādējādi no iedzīvotājiem, kas kaut reizi nedēļā velobraukšanai velta vismaz 10 minūtes, lielākā daļa (64%) ik dienu nobrauc vairāk nekā pusstundu. CSP, apkopojot datus par “Mājsaimniecības lietošanā esošo kultūras un sadzīves priekšmetu skaits vidēji uz 100 mājsaimniecībām”, norādījusi, ka 2015. gadā vidēji uz

²⁰The Gallup Organization. (2011). Flash Eurobarometer 312 “Future of transport”. Brussels, EC

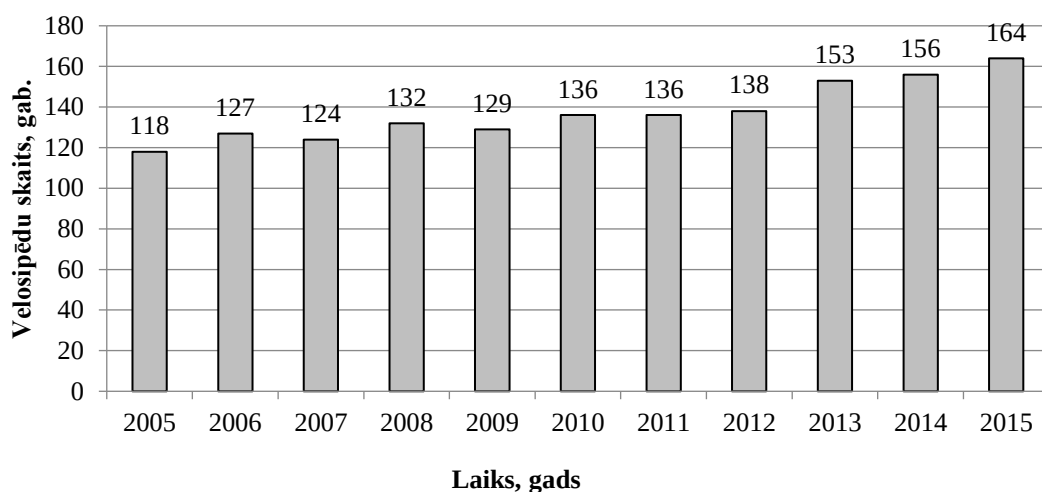
²¹Iedzīvotāju veselības apsekojuma rezultāti

http://www.csb.gov.lv/sites/default/files/nr_22_iedzivotaju_veselibas_apsekojuma_rezultati_latvija_16_00_lv.pdf, 2014

²² Iedzīvotāju veselības apsekojuma rezultāti

http://www.csb.gov.lv/sites/default/files/nr_22_iedzivotaju_veselibas_apsekojuma_rezultati_latvija_16_00_lv.pdf, 2014

simts mājsaimniecībām ir 164 velosipēdi (attēls Nr. 3). Ņemot vērā, ka Latvijā vidēji 2015. gadā ģimenē bija 2,6 locekļi²³, secināms, ka gandrīz katram otrajam ģimenes loceklim ir velosipēds.



Attēls Nr. 3. Mājsaimniecības lietošanā esošo velosipēdu skaits vidēji uz 100 mājsaimniecībām

Attēlā Nr. 3 redzams, ka laika posmā no 2005. gada līdz 2015. gadam velosipēdu skaits ir pieaudzis par 46 gab., kas nozīmē, ka velosipēdu izmantošana gadu laikā ir pieaugusi. Laika posmā no 2005. – 2015. gada laukos velosipēdu skaits bija lielāks, nekā pilsētā. 2015. gadā, tas sastādīja 61,6 %, bet pilsētā – 38,4 %. Ņemot vērā, ka Latvijā 2015. gadā bija 803,8 tūkst.²⁴ mājsaimniecību, tiek secināts, ka Latvijā mājsaimniecībās varētu būt 1 318 232,00 velosipēdu, no kuriem aktīvi²⁵ tiek lietoti tikai 229 372 velosipēdi.

Tā kā velosipēdu īpatsvars ir lielāks lauku teritorijās, to vairāk izmanto rekreācijas iespējām vai kā ikdienas pamata pārvietošanās iespēju. Nav novērojams straujš velosipēdu kā transportlīdzekļu pieaugums vairums lielo Latvijas pilsētu teritorijās, kas skaidrojams ar citu transporta veidu izmantošanu ikdienā, kā piemēram, sabiedriskais transports un vieglā automašīna.

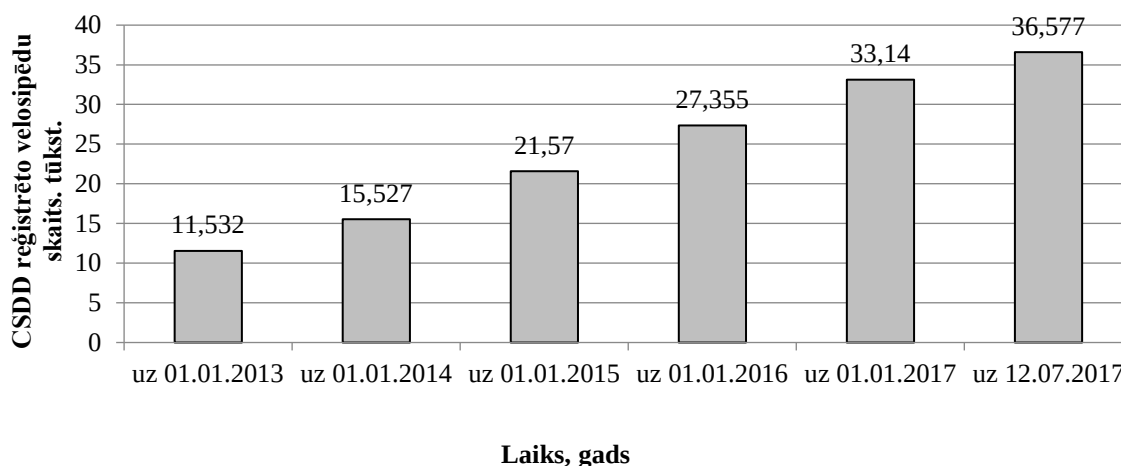
Velosipēdu izvēle mainās atkarībā no nepieciešamības un mērķa, kas var būt, piemēra, profesionālajam sportam, ikdienas braukšanai pa pilsētu, atpūtas izbraukumiem, kravas velosipēdi u.c.

Velosipēdus neiekļauj kopējā valsts transportlīdzekļu skaitā, tā reģistrācija ir brīvprātīga. CSDD laika posmā no 2013. līdz 2017. gadam ir apkopojusi datus par reģistrēto velosipēdu skaitu (attēls Nr. 4). Reģistrācijas skaits pēdējo 5 gadu laikā ir strauji pieaudzis, salīdzinot laika posmu no 01.01.2013. līdz 01.01.2017. reģistrēto velosipēdu skaits ir pieaudzis apmēram 3 reizes. Laika posmā no 2017. gada janvāra līdz 2017. jūlijam jau ir pierēģistrēti 3 437 velosipēdi, tādejādi secināms, ka cilvēki reģistrācijai pievērš lielāku uzmanību.

²³Mājsaimniecības lietošanā esošo kultūras un sadzīves priekšmetu skaits vidēji uz 100 mājsaimniecībām http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/Sociala/Sociala_ikgad_mb/MB0165.px/?rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0, 2015

²⁴ Mājsaimniecību kopējais skaits un mājsaimniecības vidējais lielums reģionos, republikas pilsētās, laukos/pilsētās http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/Sociala/Sociala_ikgad_iedz_iedzskaits/IS0211.px/table/tableViewLayout2/?rxid=7ee5bb2b-7c93-4ccb-8a34-1aa4ade09cc3, 2017

²⁵ Vismaz 2 reizes nedēļā.



Attēls Nr. 4. CSDD reģistrēto velosipēdu skaits no 2013. līdz 2017. gadam, tūkst.

Lai palielinātu velosipēdu īpašnieku aizsardzību pret velosipēdu zādzībām un nodrošinātu reģistrēto velosipēdu papildu identifikāciju, reģistrējot velosipēdu, tā īpašnieks saņem velosipēda reģistrācijas uzlīmi. Pēc pieejamajiem Valsts policijas (turpmāk – VP) datiem, 2016. gadā tika nozagti 1246 velosipēdi. Atbilstoši VP ieteikumiem²⁶ nepieciešams izvērtēt, vai pieslēdzot velosipēdu vieta ir labi pārredzama un apgaismota, kā arī nodrošināta ar drošiem velosipēda pieslēgšanai paredzētiem statīviem. Ņemot vērā, ka lielākajās pilsētās, t.sk. lielākajā daļā to iekšpagalmu, nav izveidotas speciālas velonovietnes (ar apgaismojumu, videokamerām), velosipēdu zādzību skaits turpina pieaugt. Ārvalstu prakse pierāda, ka velosipēdu reģistrācija ir nepieciešama ne tikai datu iegūšanai, bet arī cīņā pret velosipēdu zādzībām. Reģistrācijai tiek pievērsta īpaša nozīme, lai arī Eiropas valstīs tā, tāpat kā Latvijā, ir brīvprātīga, reģistrāciju atbalstīta un veic kampaņas nacionālā līmenī. Īpaši tiek uzsvērts, ka process ir drošs, ātrs, bez maksas, palielina iespēju atgūt nozagto velotransportu, kā arī neiegādāties jau zagtu.

Atsevišķās pašvaldībās, t.sk. Rīgas, nereti tiek apzināta sabiedrības domas par pašvaldības darbu iekļaujot jautājumus, piemēram, par velo lietošanas paradumiem, kas kopumā palīdz identificēt problēmas un palīdz izprast sabiedrības paradumu maiņu un vajadzības. Piemēram, 2016. gadā²⁷ tika aptaujāti 800 respondenti - Rīgas iedzīvotāji vecumā no 18-74 gadiem, no kuriem 35% bija neapmierināti ar satiksmes jautājumu organizāciju (sastrēgumi, ceļu remontu utt.) un no tiem 2-3% lūdz ieviest un uzlabot veloceļus un velonovietnes. Tāpat tika pausts viedoklis ka pašvaldībai būtu jāstrādā pie velobraucēju disciplīnas uzraudzīšanas un jāuzrauga kārtība uz veloceļiem kopumā. Sabiedrības domas maiņa par velosatiksmi un tās lomu nākotnē ir viens no būtiskākajiem indikatoriem, kas būtu jāņem vērā, plānojot velosatiksmes infrastruktūru. Tādēļ nepieciešams apzināt sabiedrības domas, jo valsts ceļu infrastruktūra ir jāveido iedzīvotāju vajadzībām.

Valsts izglītības satura centrs ir izstrādājis metodiku²⁸ ceļu satiksmes drošības jautājumu apguvei pamatizglītībā, ko pedagogiem ir jāizmanto savā darbā ar skolēniem. 2015. gadā ir pieaudzis bojāgājušo bērnu skaits CSNg – 12 personas, savukārt 2014. gadā 7 personas. Cietušo bērnu skaits CSNg 2015. gadā ir nedaudz samazinājies – 398 personas pret 441 persona 2014.gadā²⁹, kas

²⁶ Valsts Policija “Padomi velo īpašniekiem” <http://www.vp.gov.lv/?id=744&said=744&rsd=1>

²⁷ Rīgas iedzīvotāju aptauja, 2016.gada augusts, SKDS

²⁸ Metodiskais materiāls ceļu satiksmes drošības jautājumu apguvei pamatizglītībā http://visc.gov.lv/vispizglitiba/saturs/dokumenti/metmat/csdd/00_09.pdf, 2008

²⁹ CSDP 2020

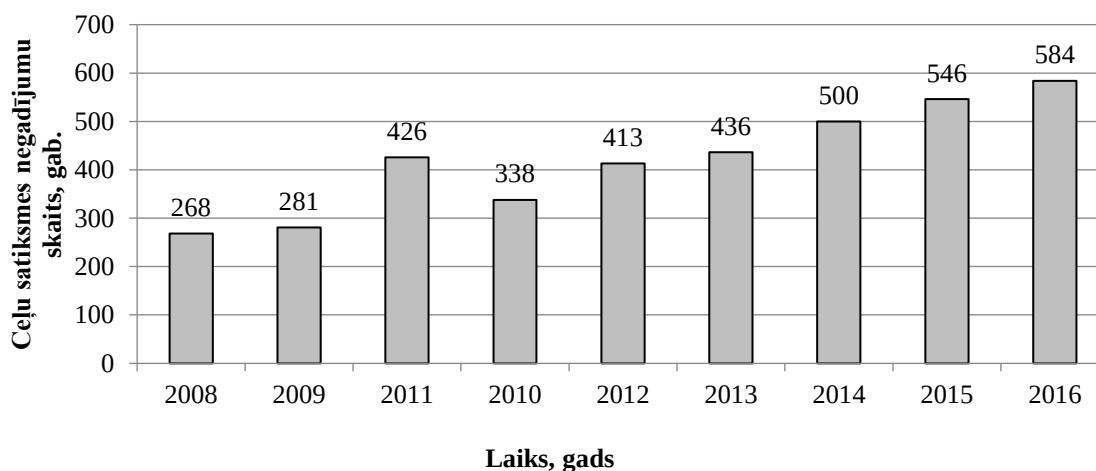
nozīmē, ka bērni sāk apgūt un pārzināt ceļu satiksmes noteikumus (turpmāk- CSN). CSDD sadarbībā ar Valsts izglītības satura centru katru gadu visās skolās rīko “Drošības nedēļu”. Tās laikā pedagogi aicināti ar bērniem un viņu vecākiem pārrunāt satiksmes noteikumus.

Lai atvieglotu CSN apguvi, CSDD ir izveidojusi interneta vietni berniem.csdd.lv, kur bērniem, skolotājiem un viņu vecākiem ir iespējams apgūt CSN, kas attiecas uz velosipēda lietošanu. Papildus CSDD rīko kampaņu bērniem un jauniešiem "Drošs ceļš uz skolu!", kuras ietvaros Latvijas skolēni tiek uzrunāti ar video klipiem, aicinot apgūt un ievērot CSN. Katru gadu CSDD organizē arī Jauno satiksmes dalībnieku forumu, Bērnu ralliju u.c.

Šobrīd skolēnu izpratne un attieksme pret satiksmes drošību tiek veidota pamatzglītības posma mācību priekšmetā “Sociālās zinības”. Ņemot vērā drošībai veltīto jautājumu vispārīgo saturu, būtu nepieciešama aktīvākā skolēnu informēšana par CSN attiecībā uz velosipēdu, t.sk. skolām būtu jāveicina veselīgā transporta līdzekļa popularizēšana, piemēram, veidojot velonovietnes, kas tādejādi aicina skolēnus iepazīties ar nepieciešamajiem nosacījumiem, lai piedalītos ceļu satiksmē. Nepieciešams izstrādāt vadlīnijas un normas par velo novietnēm, paredzot gan skaitu, gan veidu, pie publiskajām ēkām, īpaši uzmanību vēršot uz izglītības iestādēm, t. sk., pirmsskolas izglītības iestādēm.

Latvijā izplatīts ir velosports gan profesionālā, gan amatieru līmenī vismaz 100 dažādos pasākumos.

Atbilstoši CSDD datiem³⁰ 2016. gadā CSNg bija iesaistīti 584 velosipēdisti, kas ir 30,5% no kopējā negadījuma skaita, kur iesaistīti mazaizsargātie satiksmes dalībnieki. 584 negadījumos, kur iesaistīts velosipēds, smagi ievainoti 39 velo braucēji, bet bojā gājuši - 7. Salīdzinot ar 2012. gadu CSNg skaits, kur iesaistīts velosipēdisti, ir pieaudzis par 41,40% (171 negadījumu) (attēls Nr.5).



Attēls Nr. 5. CSNg skaits ar iesaistītiem velosipēdiem, 2008. - 2016. gads, gab.

Velosipēdu iesaiste velo satiksmes negadījumos ir strauji pieaugusi, kas būtu skaidrojams ar velo braucēju skaita pieaugumu pēdējo astoņu gadu griezumā un mazaizsargātāko satiksmes dalībnieku (it īpaši velosipēdistu) satiksmes drošības situācijas neuzlabošanu.

2016. gadā 51% (295) no kopējā CSNg ar velosipēdiem skaita norisinājās Rīgā, 26% (152) pārējās pilsētās, apdzīvotās vietās 5% (29), bet uz valsts autoceļiem 11% (65) un citās vietās 7% (43). 22,8% negadījumu notika tumsas un krēslas laikā, bet 5 no 7 bojā gājušajiem reģistrēti tumsā.

³⁰Ceļu satiksmes negadījumu skaits <https://csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaits.2017>

Visvairāk negadījumi 2016. gadā bija laika posmā no plkst. 16:00-18:00 – 106, kas izskaidrojams ar intensīvu satiksmi un cilvēku nogurumu pēc darba dienas. Bet visvairāk CSNg cietušie maija mēnesī – 19 % (113 cietušie).

Valstī ir vairākas velosatiksmi un sabiedrības paradumu maiņu veicinošas sabiedriskās organizācijas. Viena no tām ir Latvijas Riteņbraucēju apvienība, kas izveidojusi velovortālus Veloriga.lv jeb divritenis.lv.

Velovortāls Veloriga.lv tiek veidots ar mērķi veidot vidi ikdienas velosipēdistu komunikācijai, veicināt nepieciešamo veloinfrastruktūras objektu apzināšanu, piedāvāt ikvienam velobraucējam noderīgu informāciju — gan par velostāvvietām, maršrutiem un celiņiem, to izveides plāniem, gan veikalu piedāvātajiem velosipēdiem un aprīkojumu, gan gaidāmajiem un jau notikušajiem pasākumiem.

Latvijas Riteņbraucēju apvienība ir Eiropas Riteņbraucēju federācijas biedrs. Latvijas Riteņbraucēju apvienība dibināta ar mērķi veicināt ikdienas un tūrisma riteņbraukšanas kā satiksmē ērta, ekonomiska, veselīga un videi draudzīga pārvietošanās veida attīstību Latvijā. Apvienības dibinātāji un biedri ir nevalstiskās organizācijas un fiziskas personas, kas atbalsta riteņbraukšanas attīstību Latvijā. Apvienība veido partnerības attiecības ar citām juridiskām un fiziskām personām. Latvijas Riteņbraucēju apvienība veido sadarbību starp riteņbraucējus pārstāvošajām biedrībām un citu personu aktivitātēm efektīvākai kopīgo interešu pārstāvēšanai, popularizē riteņbraukšanu kā veselīga dzīvesveida sastāvdaļu, veicina veloizglītību; līdzdarbojas priekšlikumu izstrādē ceļu satiksmes organizācijas un citu attīstības plānošanas dokumentu un normatīvu pilnveidošanai.

Latvijas Velo informācijas centrs ir biedrība, kas veic Latvijas velotūrisma maršrutu apkopošanu, velomaršrutu izstrādi un ar velotūrisma saistītas informācijas sniegšanu. Biedrība aktīvi iesaistās projektos, kas atbalsta veselīga un aktīva dzīvesveidu popularizēšanu, riteņbraucējiem draudzīgas vides veidošanu un sabiedrības izglītošanu velotransporta jomā. Velo informācijas centrs ir Latvijas pārstāvis EuroVelo maršrutu EuroVelo 10 un EuroVelo 11 izveides projektā (<https://www.ecf.com/projects/eurovelo>).

2.4. Velosatiksmes infrastruktūras raksturojums

Normatīvie akti un valsts standarti

Velosatiksmes attīstības un plānošana ir integrēts process, kurā iesaistītas daudzas jomas, nozares un plānošanas līmeņi. Nodaļā ir uzskaitīti normatīvie akti un valsts standarti, kas nosaka prasības velosatiksmes infrastruktūras plānošanai, būvniecībai un velosatiksmei.

Ceļu satiksme:

- likums “Par autoceļiem”;
- Ceļu satiksmes likums;
- MK noteikumi (02.06.2015) Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi”.

Teritorijas attīstības plānošanu regulējošie normatīvie akti:

- Teritorijas attīstības plānošanas likums;
- MK noteikumi (30.04.2013.) Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”;
- MK noteikumi (14.10.2014.) Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”.

Ielu un velosatiksmes infrastruktūras būvniecību regulējošie normatīvie akti:

- Būvniecības likums;
- MK noteikumi (19.08.2014.) Nr.500 „Vispārīgie būvnoteikumi”;
- MK noteikumi (14.10.2014.) Nr. 633 „Autoceļu un ielu būvnoteikumi”;
- MK noteikumi (09.05.2017.) Nr.253 “Atsevišķu inženierbūvju būvnoteikumi”.

Velosipēdu pārvadāšana sabiedriskajā transportā:

MK noteikumi (28.08.2012.) Nr.599 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība”.

Tautsaimniecība:

Saskaņā ar Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēziju fonda 2014.-2020. gada plānošanas perioda vadības likumam Ministru kabinets ir izdevis dažādus specifiskā atbalsta mērķa īstenošanas noteikumus.

Būtiskākais dokuments, kas nosaka prasības velosatiksmes infrastruktūras plānošanai, būvniecībai un velosatiksmei, ir 2015.gadā apstiprinātais Latvijas standarts “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015” (turpmāk tekstā – Standarts). Nosacījumi velosatiksmes atdalīšanai no kopējās transporta plūsmas ir iekļauti Latvijas standartā LVS 190-2:2007 “Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili”

Saskaņā ar Standartu izšķir sekojošas velosatiksmes infrastruktūras formas:

- 1) Rekomendējošā velojosla;
- 2) Velojosla;
- 3) Velosipēdu ceļš;
- 4) Gājēju un velosipēdu ceļš.

Velosatiksmes infrastruktūras raksturojums vietējās pašvaldībās

Kopējā velosatiksmes infrastruktūrā iekļaujas arī tūrisma velomaršruti.

2015., 2016.gadā gar valsts autoceļiem ir izbūvēti apmēram 10km gājēju/velosipēdu ceļi un laika posmā līdz 2020. gadam tiek plānots izbūvēt vēl 12 km garumā ar mērķi uzlabot satiksmes drošību atsevišķos autoceļu posmos. Tomēr jāatzīst, ka realizējot projektus tik nelielos apjomos, būtiski velosatiksmes infrastruktūras uzlabojumi valsts autoceļu tīklā nav paredzami.

Neatkarīgi no infrastruktūras formas, jāievēro, ka publiskās infrastruktūras objektos velosipēdu vadītāji ir līdzvērtīgi satiksmes dalībnieki un viņu dalība satiksmē ir noteikta Ceļu satiksmes noteikumos.

Latvijā nav pieejama apkopota un visaptveroša informācija par velosatiksmes infrastruktūras esamību un izvietojumu nacionālā, reģionālā un vietējo pašvaldību līmenī.

Ar mērķi apkopot informāciju par esošo velosatiksmes infrastruktūru pašvaldībās, Velosatiksmes attīstības plāna izstrādes ietvaros visām vietējām pašvaldībām elektroniski tika izsūtītas aptaujas anketas ar lūgumu sniegt informāciju par:

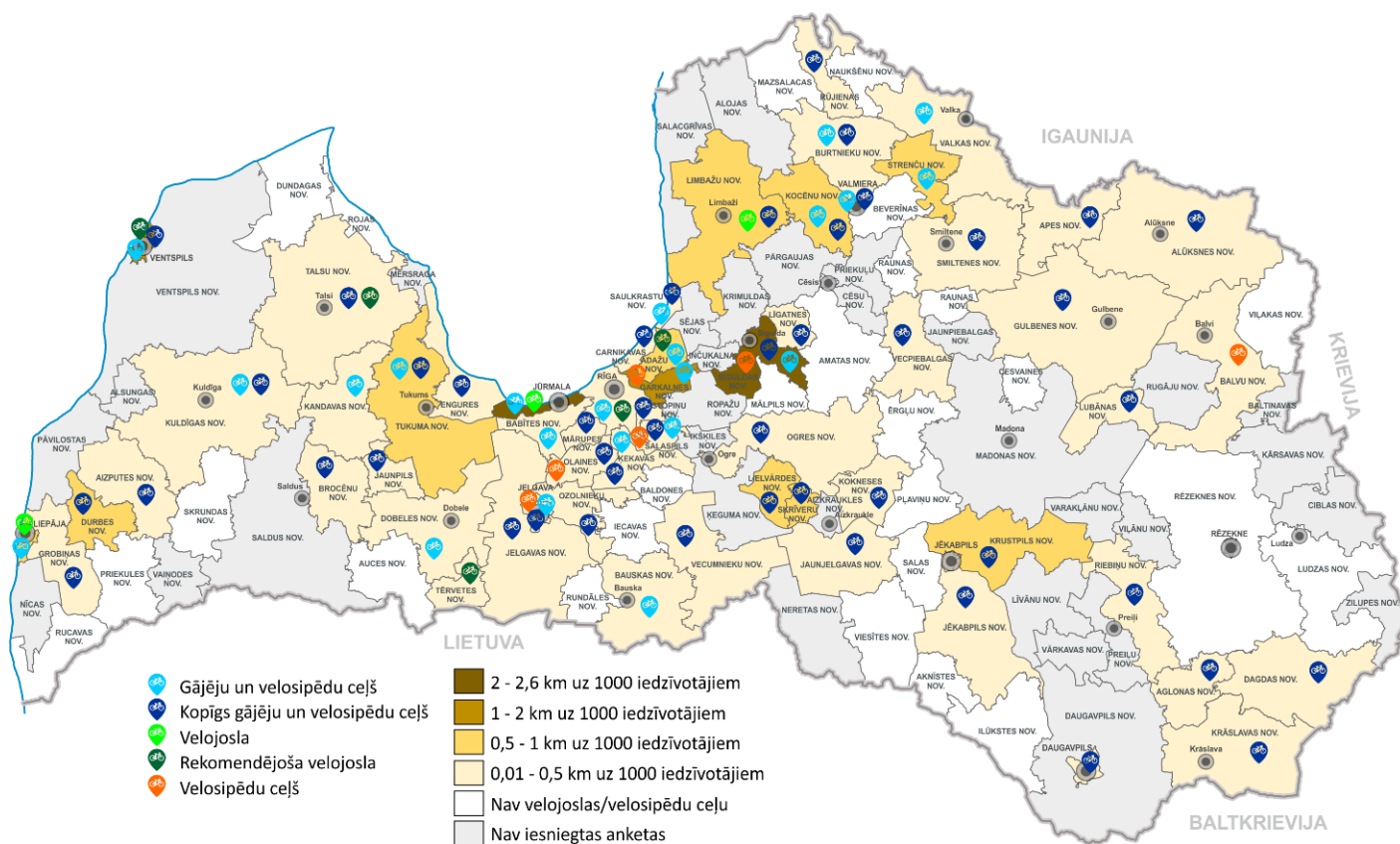
- 1) velosatiksmes infrastruktūru, t.sk., veloceļiem un velojoslām;
- 2) velosporta objektiem (BMX un MTB trasēm, skeitparkiem);
- 3) velostāvparkiem, velonovietnēm un citu infrastruktūru;

4) plānotajiem velosatiksmes infrastruktūras pilnveidošanas pasākumiem 2017.-2020. gados.

No pašvaldībām, kas sniedza atbildes uz anketām, esoši veloceļi un/vai velojoslas izbūvētas 56 pašvaldībās (69%), velosipēdu ceļu vai velojoslu nav 25 pašvaldībās (attēls Nr.6).

Kopējais veloceļu un velojoslu garums anketas aizpildījušās pašvaldībās ir 615,16km. Rekomendējošās velojoslas - 26,59 km.

Analizējot datus par velosatiksmes infrastruktūru (gājēju un veloceļi, velojoslas) īpatsvaru km uz 1000 iedzīvotājiem, vislabāk nodrošinātas ir Sigulda (2,7 km) un Jūrmala (2 km), Ventspils (1,34 km) un Garkalnes novads (1,4 km), pārējās pašvaldībās šis rādītājs ir zem 1 km uz 1000 iedz.



Attēls. Nr. 6. Izbūvētās veloinfrastruktūras izvietojums

Kopumā 35 pašvaldības sniegušas informāciju, ka to teritorijā izbūvēti skeitparki, Piecās pašvaldībās iekārtotas MTB trases un 17 pašvaldībās izbūvētas BMX trases.

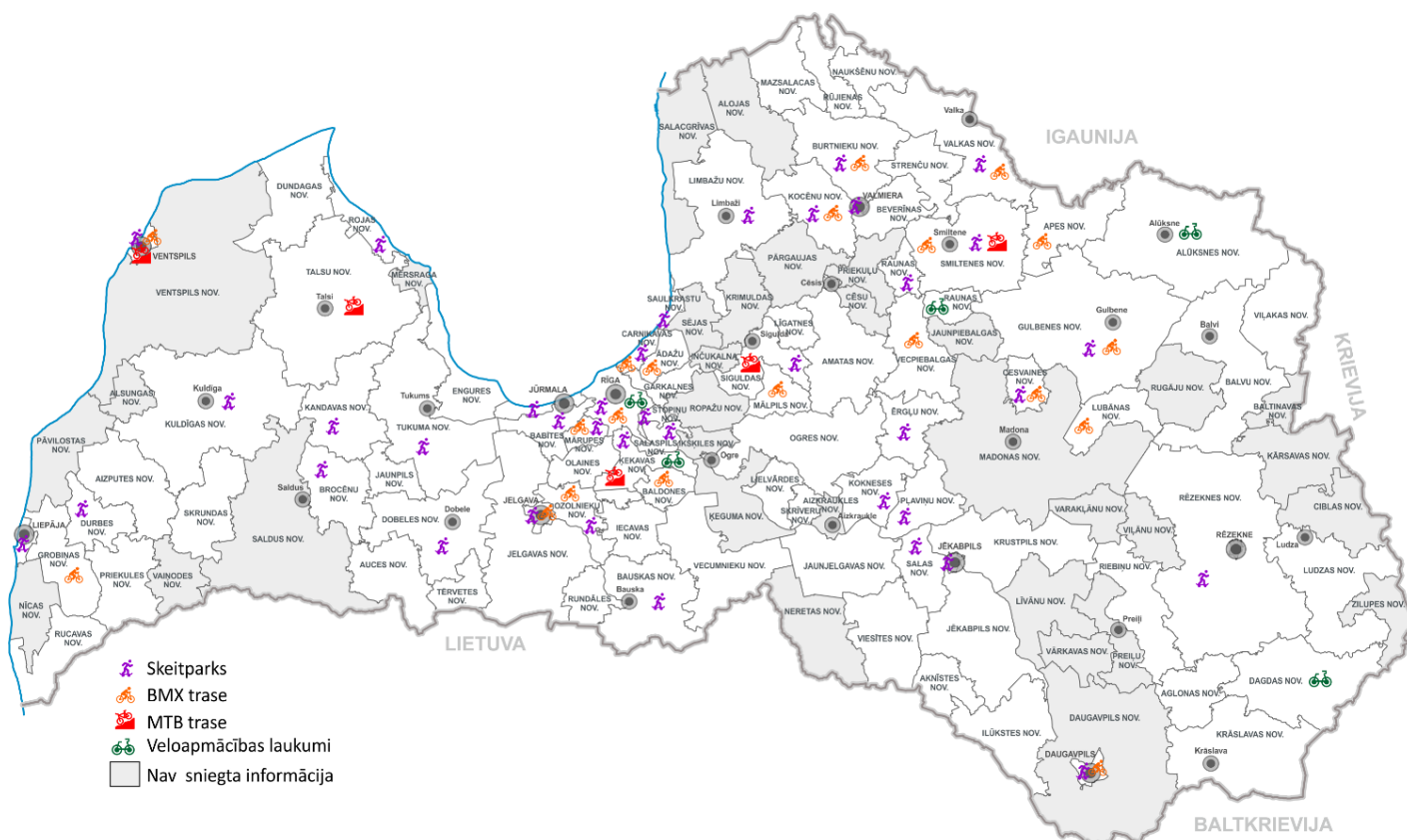
Lielākajā daļā pašvaldību ir iekārtotas velonovietnes pie publiskām ēkām, tirdzniecības, pakalpojumu un tūrisma objektiem.

Pašvaldībās darbojas velo nomas punkti, velosipēdu apkopes punkti un ritenbraukšanas un ceļu satiksmes apmācību laukumi.

Rīgas pilsētas pašvaldība norādījusi, ka 2017. gadā plānots pabeigt multifunkcionālu un aktīvās atpūtas sporta kompleksu, kas ietvers veloparku, tai skaitā bērnu velobraukšanas apmācību laukumu.

Mārupes novadā iekārtotas četras pašapkalpošanās velo apkopes stacijas. Septiņi velo apkopes standi iekārtoti Ādažu novadā. Tukuma pilsētā uzstādīti velosipēdu apkopes līdzekļi, lai varētu veikt ātru apkopi.

Raunas novadā un Alūksnes novadā iekārtoti riteņbraukšanas un ceļu satiksmes apmācību laukumi pie izglītības iestādēm Par velo nomas iespējām informāciju sniegušas Valkas, Ādažu, Jūrmalas, Bauskas un Jaunjelgavas novadu pašvaldības.



Attēls Nr. 7. Velosporta un citas infrastruktūras izvietojums (avots – pašvaldību anketa)

No 2017. Līdz 2020.gadam plašākie velosatiksmes infrastruktūras pilnveidošanas pasākumi plānoti republikas nozīmes pilsētās.

Rīgā plānots realizēt:

- 1) Veloceļš "Centrs- Ķengarags -Rumbula - Dārziņi" būvprojekts (1. posms);
- 2) Veloceļš "Centrs-Ziepniekkalns" būvprojekts;
- 3) Būvprojekts "Velojoslu ierīkošana un ielu krustojumu labiekārtošana Dzirnau ielā posmā no Tērbatas ielas līdz Skolas ielai, Rīgā";
- 4) Būvprojekts "Veloceļa izbūve Turgeņeva ielā";
- 5) Veloceļš "Imanta - Daugavgrīva" izpēte;
- 6) Veloceļš "Centrs-Pļavnieki" būvprojekts (izpēte).

Jūrmalā investīciju apjoms ceļu un ielu kvalitātes uzlabošanai, satiksmes drošības uzlabojumiem, veloceļu un gājēju ceļu attīstībai plānots atbilstoši Jūrmalas pilsētas investīciju plānam 2017.-2019. gadam. Atjaunoti veloceļi, kas atrodas pēc pirmās kāpas un kas izbūvēti cauri pilsētai. Tematiskā plāna "Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija" izstrāde un ieviešana. 2017. gadā būvprojektu izstrādei veloceļa gar Vikingu ielu izveidošanai

(2,5 km) un veloceļa gar Babītes ielu (1,2 km) un "park & Bike" autostāvvietas ar vietu velonomaizveidošanai Priedainē.

Valmieras pašvaldība plāno:

- 1) BMX trases būvniecību (īstenošanas laiks līdz 2019. gadam);
- 2) slēgtu un apjuntu velonovietņu izbūvi (līdz 2020. gadam);
- 3) velosipēdu ceļu un/vai velojoslu izbūvi, īstenojot ielu pārbūves projektus;
- 4) velo mācību parka izveidi (ar ceļa zīmēm, luksoforu, gājēju pārejām u.t.t) pirmo velobraukšanas prasmju apguvei (2018.-2020.g).

Ventspils pilsētas pašvaldība plāno veloceļu caur dabas liegumu "Būšnieku ezera krasts", Jūrmalas parka paplašināšanu, t.sk. apvienota gājēju un veloceļa izbūvi un vairāku veloceļu izbūvi pilsētas ielās.

Liepājas pilsētas pašvaldība plāno veikt četru ielu pārbūvi, kurās paredzēts izbūvēt arī veloceļus. "Zirgu salā" plānots izbūvēt jaunu BMX trasī.

Jēkabpils pilsētas pašvaldība plāno ielu pārbūves projektu ietvaros uzlabot velosatiksmes infrastruktūru piecās pilsētas ielās.

Lielākajā daļā novadu pašvaldību, kas norādījušas plānotus velosatiksmes infrastruktūras pilnveidošanas pasākumus, paredzēta jaunu veloceļu un velojoslu būvniecība, velonovietņu izvietošana, velomaršrutu izveide un pilnveidošana. **Auces pilsētā** plānots izveidot veloparku 3. kārtās, Talsu novada **Stendē** top BMX trase, trases plānotas arī **Balvos** un **Iecavas novadā**. **Krāslavā** un **Stopiņu novadā** plānota skeitparka izveide.

Starptautiskas nozīmes veloinfrastruktūra

1995. gadā Eiropas Riteņbraucēju federācija apstiprināja "EuroVelo" projektu, kas paredzēja izveidot veloceļu tīklu, kas aptvertu visu Eiropu un pa kuru tūristi-riteņbraucēji varētu droši un veselīgi nokļūt no vienas valsts otrā pa speciālu velosipēdistiem domātu ceļa joslu vai veloceļu, nekaitējot apkārtējai videi.

Latviju šķērso 3 EuroVelo maršruti:

- EuroVelo10;
- EuroVelo11;
- EuroVelo13;

Euro Velo 13 - Dzelzs priekškara maršruts ir velomaršruts, kas ved no pašiem Eiropas ziemeļiem - Norvēģijas pilsētiņas Kirkenes līdz pat Bulgārijas un Turcijas robežai pie Melnās jūras. Maršruts šķērso 20 valstis 10 400 km kopgarumā un iezīmē simbolisko robežu starp Austrumiem un Rietumiem - teritorijas, kādās Eiropa bija sadalīta vairāk kā pus gadsimtu Aukstā kara laikā.. EuroVelo 13 koordinators Latvijā ir Vidzemes Tūrisma asociācija.

Euro Velo 10 – Baltijas jūras veloceļš – maršruts ir aptuveni 8000 km garš un ved apkārt Baltijas jūrai, šķērsojot 9 valstis. EuroVelo EuroVelo 10 koordinators Latvijā ir Velo Informācijas centrs.

EuroVelo 11 - Maršruts (aptuveni 6000 km) stiepjas no Norvēģijas ziemeļaustrumiem (Nordkapp) līdz Grieķijai (Atēnām). EuroVelo 11 šķērso 11 valstis un tajā iekļautas 6 Eiropas valstu galvaspilsētas - Helsinki, Viļņa, Varšava, Belgrada, Skopje un Atēnas. Latvijā EuroVelo 11 šķērso Latgales, Rīgas un Vidzemes plānošanas reģionus un tā koordinators ir Velo Informācijas centrs.

EuroVelo 13 maršruta attīstībā ir uzsāktas iniciatīvas, kā arī projekts Greenways.

Piekrastes velotransporta infrastruktūras noteikta Valsts ilgtermiņa tematiskajā plānojumā Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai.

Tas ietver savstarpēji saistītus starptautiskos, reģionālos un vietējos velomaršrutus un gājēju ceļus. Šāds integrēts velotransporta un gājēju infrastruktūras tīkls veicina piekrastes vienotā dabas un kultūras mantojuma objektu savstarpējo sasaisti, piekrastes sasaisti ar iekšzemi, kā arī Igauniju un Lietuvu, un iekļaušanos ES līmeņa starptautiskajos velomaršrutos un kājāmgājēju maršrutos. Velomaršrutu tīkla attīstības īstenošana jāveic pakāpeniski, nepieciešamo finansējumu piesaistot no dažādiem finanšu avotiem, tostarp pašvaldību budžetiem³¹.

Galvenais piekrastes veloinfrastruktūras tīkla elements ir starptautiskais velomaršruts Eurovelo 13, kas vietām pārklājas ar Eurovelo 10 maršrutu.

Par kopīgo Eurovelo 13 maršruta izstrādes, attīstības un ieviešanas gaitu ir atbildīga Vidzemes Tūrisma asociācija. Reģionālo un vietējo velomaršrutu plānošanu veic arī plānošanas reģioni, pašvaldības un Dabas aizsardzības pārvalde (turpmāk- DAP).

Nacionālas, reģionālas un vietējas nozīmes tūrisma velomaršruti

2012. gada 12. janvārī Latvijas Tūrisma konsultatīvās padomes sēdē tika nolemts deleģēt Vidzemes tūrisma asociācijai atbildību par velomaršrutu reģistrēšanu. Saskaņā ar tīmekļa vietni www.vidzeme.com pieejamo informāciju, Latvijā ir 106 velomaršruti, no kuriem 97 ir vietējie tūrisma velomaršruti, 6 reģionālie un 2 nacionālie velomaršruti.

Velosipēdu novietošana

Velosipēdu novietošana pilsētvidē tiek risināta atbilstoši pieejamai infrastruktūrai, taču kopumā velostatīvu un velo novietņu skaits ir nepietiekošs pieprasījumam, ko var konstatēt, novērojot velosipēdu novietošanu pie ceļa zīmēm, dažādiem stabiem, norobežojošām barjerām un citiem pilsētvides elementiem vietās. Nereti novietnes ir konstruētas neatbilstoši vajadzībām, neņemot vērā riteņu izmēru un riepu platumu.

Velosipēdu novietnes jāizvieto tā, lai netiktu traucēta gājēju pārvietošanās pa ietvēm un gājēju celiņiem. Velonovietņu detalizētas prasības noteiktas Latvijas Valsts standartā – “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015”, tas nosaka, ka velonovietnes jāveido visos velosatiksmes mērķa punktos - pie dzīvojamajām ēkām, veikaliem, izglītības iestādēm, darba vietām, sporta un atpūtas objektiem, stacijām un autoostām.

Latvijā nav izplatītas slēgta tipa un nojumes tipa velonovietnes. Pieaugot velosipēdu lietotāju skaitam, to ieviešana kļūst arvien aktuālāka.

Kā liecina ārvalstu pieredze, slēgtas vai vaļējas apjuntas novietnes var kļūt par radošu, patīkamu pilsētvidi papildinošu elementu, vienlaicīgi nodrošinot drošu velosipēdu glabāšanu. Daudzvietīgā slēgta tipa velonovietnē iespējams uzglabāt lielu skaitu velosipēdu, un nojumē tie ir pasargāti no nelabvēlīgiem laika apstākļiem. Vaļēja tipa velonovietnes piemērotas velosipēdu pasargāšanai no nelabvēlīgas klimata ietekmes (saules, sniega, lietus). Šādas nojumes ir īpaši piemērotas pie izglītības iestādēm, sabiedriskām ēkām, apsargātos dzīvojamo un biroju ēku pagalmos, pie sporta laukumiem. Plānojot šādu nojumi, arī jāizvēlas labi pārredzama vieta un jānodrošina apgaismojums diennakts tumšajā laikā, kā arī vēlams videonovērošanas sistēmu ierīkošana.

³¹ Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai, 2016. <http://polsis.mk.gov.lv/documents/5763>

Interneta vietnē www.divritenis.lv atrodamas Vadlīnijas velosipēdu novietņu izvietošanai, kas papildus Latvijas Valsts Standartam var kalpot kā palīgmateriāls velostatīvu un velonovietņu plānošanai un izvietošanai.

Par drošu tiek uzskatīts tāds velostatīvs, pie kura var pieslēgt velosipēda rāmi un abus vai vismaz vienu riteni vienlaikus, statīvam jābūt stabili nostiprinātam, nodrošinot atbalstu pret velosipēda gāšanos, pret mehāniskiem bojājumiem izturīgu konstrukciju, novietotam publiski pārskatāmā, vēlams apsardzes pieskatītā vietā.

Velonovietnēm saskaņā ar Latvijas Valsts Standartu ir jāatbilst šādām prasībām:

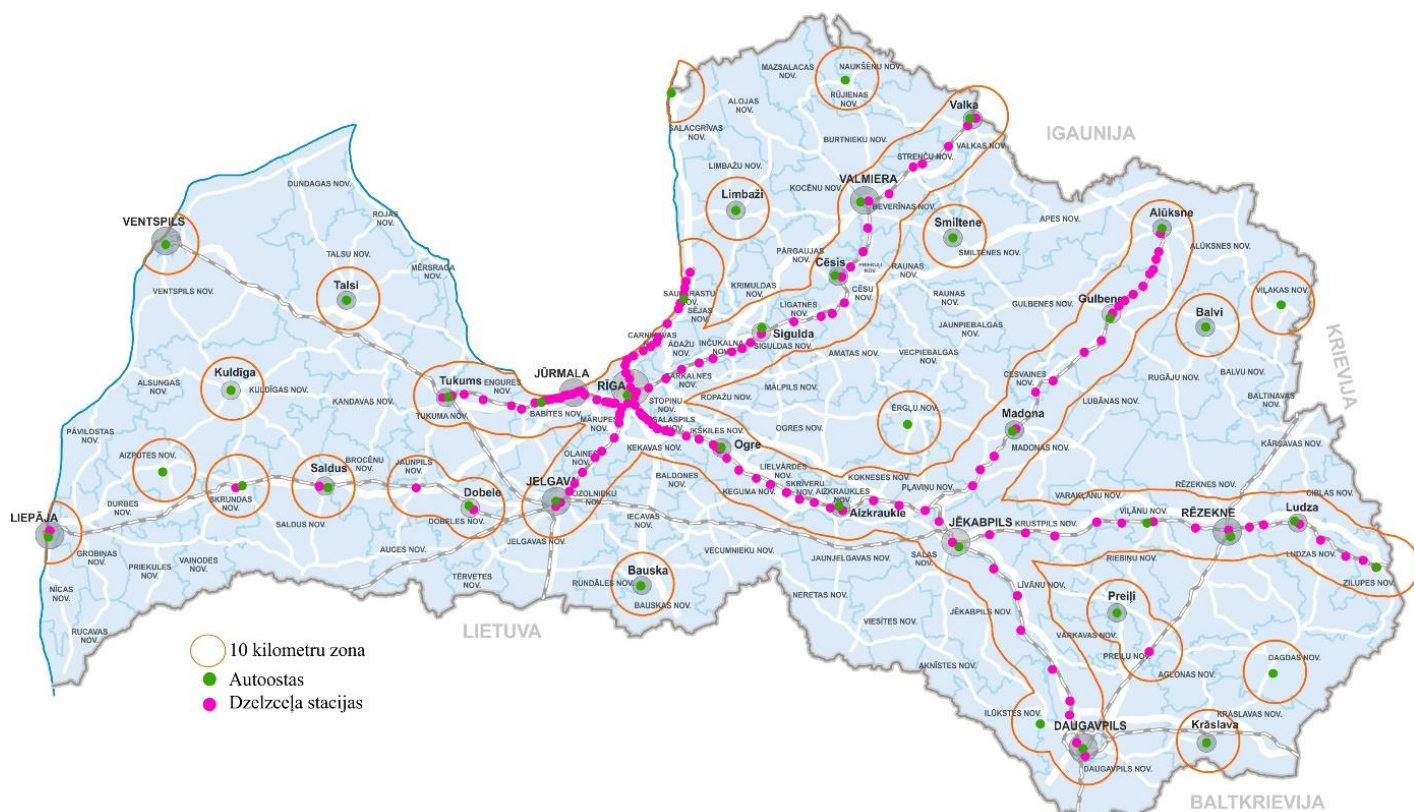
- jānodrošina iespēja novietot velosipēdus ar jebkuru riteņu izmēru un riepu platumu;
- jānodrošina iespēja novietot un pieslēgt elektroenerģijas avotam uzlādes iekārtas un pieslēgvietas elektriskās piedziņas velosipēdu akumulatoru uzlādei;
- to izvietojums un konstrukcija nedrīkst traucēt gājējus;
- izskatam jāiekļaujas vides arhitektūrā;
- ja velosipēdi tiek novietoti uz ilgāku laiku, ieteicama novietne ar nojumi.

Velonovietņu pieejamība un to drošība uzskatāma par vienu no prioritātēm velosatiksmes infrastruktūras ierīkošanā, kas neprasa lielus finanšu ieguldījumus. Droša un pieejama velosipēdu novietošana ir viens no faktoriem, lai cilvēki izvēlētos pārvietoties ar velosipēdiem savās ikdienas gaitās.

Sasaiste ar sabiedrisko transportu, velosipēdu pārvadāšana

Saskaņā ar dažādiem pētījumiem, līdz 10 km attālums ir tāds, ko cilvēki labprāt veic ar velosipēdu, dodoties uz darbu, un citās ikdienas vajadzībās. Ņemot vērā šo attālumu, nepieciešams integrēti izvērtēt un plānot veloceļus, velojoslas, paredzēt un pilnveidot dažādus savienojumus (t.sk. savienojumus ar dzelzceļa stacijām, autoostām u.c. mobilitātes punktiem), lai nodrošinātu pēc iespējas labākas mobilitātes iespējas un attīstītu velotransportu.

Analizējot dzelzceļa staciju un autoostu izvietojumu Latvijas mērogā, var secināt, ka blīvs to tīklojums ir Rīgas plānošanas reģionā, kur koncentrējusies lielākā Latvijas iedzīvotāju daļa. Šajās teritorijās var tikt veidoti multimodālie transporta mezgli, velostāvparki, pilnveidojams velonovietņu tīkls, veidoti starpsavienojumi, jauni veloceļi un velojoslas, tādējādi radot iespējas izmantot velosipēdu, lai nokļūtu līdz sabiedriskajam transportam un dotos uz darbu vai citās ikdienas darīšanās, izmantojot sabiedrisko transportu, tādējādi samazinot automašīnu intensitāti Rīgā un Pierīgā.



Attēls Nr. 8. Dzelzceļa staciju un autoostu izvietojums

MK 28.08.2012. noteikumi Nr. 599 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība” paredz, ka velosipēdus par maksu pārvadā sabiedriskajā transportlīdzeklī, kurā ir speciāli velosipēdu turētāji. Ja šādu turētāju nav, pārvadājamo velosipēdu skaitu un to atrašanās vietu sabiedriskajā transportlīdzeklī nosaka pārvadātājs.

Velosipēdu pārvadāšana ar vilcienu:

Akciju sabiedrības „Pasažieru vilciens” nosacījumi velosipēdu pārvadāšanai (<https://www.pv.lv/lv/informacija-pasazieriem/vilciena-ar-velosipedu/>) nosaka, ka jāiegādājas bagāžas biļete, ja vagonā nav velosipēdu turētāji, to novietojums jāaskaņo ar konduktoru-kontrolieri. Ja plānota grupas pārvietošanās (vairāk kā 15 velosipēdisti), ieteikts sazināties ar pārvadātāju.

Velosipēdu pārvadāšana starppilsētu autobusus

Pasažieru autobusi nav aprīkoti ar velosipēdu turētājiem, kas atvieglotu velosipēdu pārvadāšanu un uzlabotu mobilitātes iespējas, nodrošinot ērtu velosipēdu pārvadāšanu. Tā kā sabiedriskais transports tiek dotēts no valsts budžeta, VSIA „Autotransporta direkcija”, slēdzot līgumus ar pārvadātājiem, var izvirzīt nosacījumus autobusu aprīkošanai ar velosipēdu turētājiem, izvērtējot maršrutus, kur tas būtu nepieciešams un kur vērojams lielākais pieprasījums pēc velosipēdu pārvadāšanas.

Secinājumi:

Valsts kopējā autotransporta līdzekļu uzskaites struktūrā netiek uzskaitīti dati par velotransportu. Turpmāk atbilstoši ES dalībvalstu piemēriem, valsts līmenī par velotransportu, kā par nozari ik gadu būtu jāapkopo sekojoši statistiskie dati: velosipēdu skaits un īpatsvars uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu nobrauktie kilometri dienā; braucienu ar velosipēdu īpatsvars no visiem braucieniem (%) un to skaits; velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājums (veloceļu garums u.c.); braucienu mērķi (palīdz labāk plānot veloinfrastruktūras tīklu). Šādu datu esamība ļautu novērtēt velosatiksmes attīstības sociālekonomisko ietekmi uz tautsaimniecību, kā arī plānot nepieciešamās darbības nākotnē (piemēram, aprēķināt sociālekonomiskos ieguvumus veselības un vides nozarēm).

Atbilstoši analīzei Latvijā 2016. gadā 23% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietoja vismaz vienu dienu nedēļā. Lai palielinātu velobraucēju skaitu valstī 2020.gadā līdz 30% turpmāk būtu nepieciešams realizēt pasākumus, kas saistīti ar velosatiksmes infrastruktūras pilotprojekta realizāciju, normatīvās bāzes un standartu uzlabojumiem, vadlīniju izveidi pašvaldību starpsavienojumiem, kas uzlabo mobilitāti, pētījumiem, kampaņām un citiem pasākumiem. Redzamākie ieguvumi no velotransporta izmantošanas Latvijas tautsaimniecībā šobrīd ir tūrisma nozarē. Pakāpeniski turpina attīstīties arī citas ar velotransportu un velosipēda izmantošanu saistītas tautsaimniecības nozares, piemēram: pakalpojumu nozare - velopārvadājumi (pasts un velokurjeri), velonomas punkti un ražošanas nozare, ražojot velosipēdus un to piederumus. Lai turpmāk palielinātu ieguvumus Latvijas tautsaimniecībai no velotransporta izmantošanas būtu jāveicina jaunu velotūrisma pakalpojumu attīstība, jāpalielina tūristu skaits starptautiskos velomaršrutos EuroVelo13 un Green Ways, jāveic dažādi mārketinga, izglītojošie un izpētes pasākumi, kas radītu bāzi jaunu veloproduktu attīstībai Latvijā.

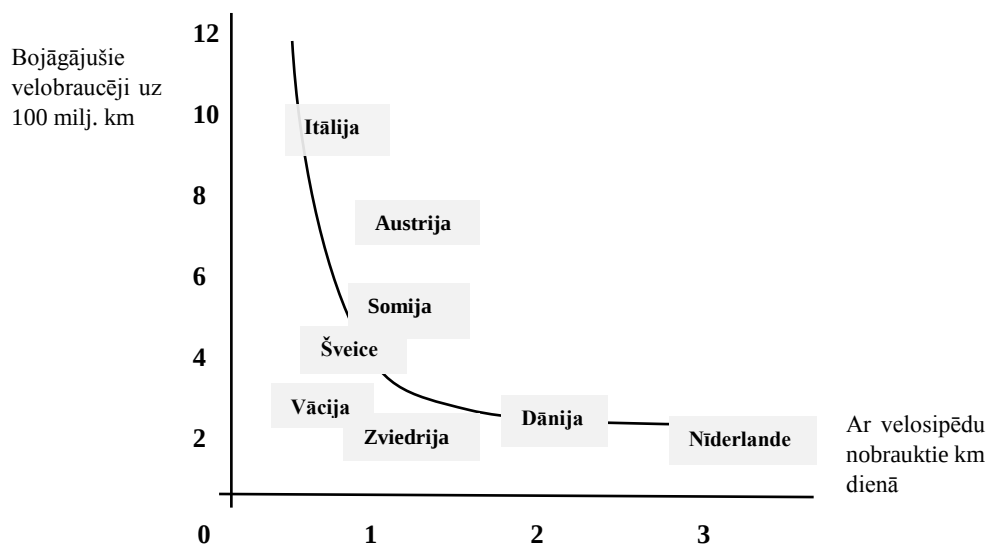
3. ES VALSTU PIEREDZE

Veidojot ilgtspējīgu valsts velosatiksmes attīstību ir ļoti svarīgi ņemt vērā citu valstu labo praksi šajā jomā.

Atbilstoši Eurobarometer datiem Eiropā ikdienā ar velosipēdu pārvietoja vidēji 8%, tas ir ceturtais izmantotākais pārvietošanās veids aiz automašīnas, sabiedrisko transportu un pārvietošanās ar kājām. Galvenās prasības izvēlei, tai skaitā velosipēda lietotājiem, tiek minēti ērta izmantošana (49%), ātrums (27%) un infrastruktūras pieejamība (18%)³².

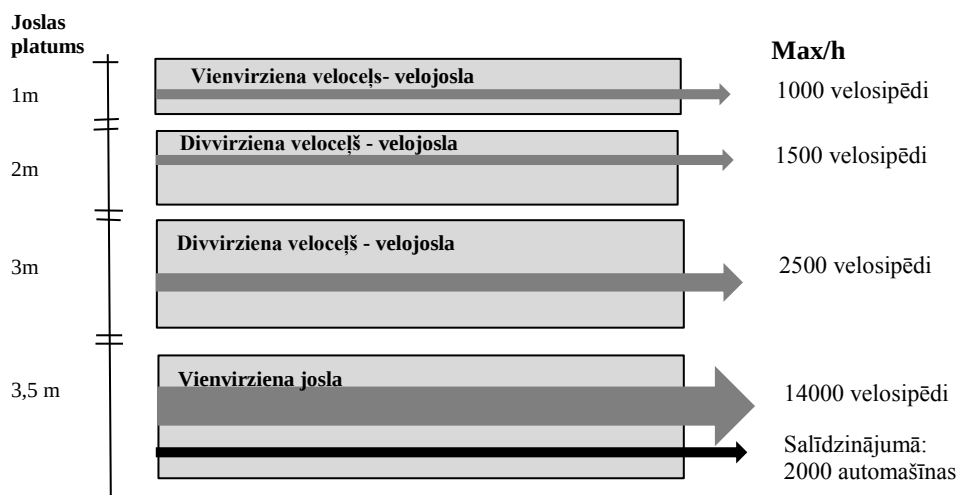
Svarīgs faktors velosatiksmes attīstībai ir velobraucēju un infrastruktūras drošība. Attēls Nr. 9 nepārprotami norāda, ka satiksmes negadījuma risks velobraucējiem ir mazāks tajās valstīs, kur velosatikme ir attīstīta un to ikdienā izmanto vairāk.

³² Special Eurobarometer 422a Quality of transport, 2014,
http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_sum_en.pdf



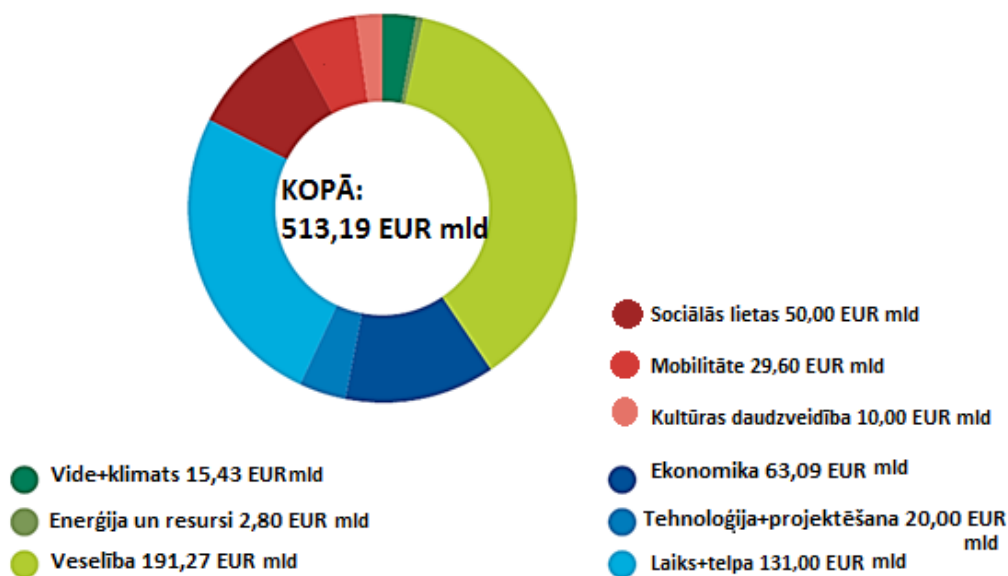
Attēls Nr. 9. Attiecība starp bojāgājušajiem un velosipēdu lietošanu (Cycling In the Netherlands, 2009)

Projektā par velo attīstību Centrāleiropas valstīs “The Central MeetBike project” tiek apskatīta velo ceļu kapacitāte atkarībā no joslām. Pēc šāda principa Eiropas valstīs, kurās jau ir attīstīta velosatiksmē, tiek veidota infrastruktūra (attēls Nr. 10).



Attēls Nr. 10. Velo ceļu kapacitāte (The Central MeetBike project).

Ekonomikas potenciāls ir nozīmīgs faktors velotransporta izmantošanai. Tādēļ ES valstīs velostartēģiju un plānu izstrādes ietvaros tiek izvērtēts, kā ieguldītās investīcijas velosatiksmes attīstībā ietekmē sociālo vidi. Tiek analizētas gan infrastruktūras izmaksas, gan velotūrisma attīstības iespējas, gan iespējamo izmantojamo laiku, kas tiek patērēts sastrēgumos u.c.



Attēls Nr. 11. ES velosatiksmes ieguvums, miljardi euro /gadā. Avots: The EU cycling economy, 2016³³.

82% eiropiešu uzskata, ka vides jautājumi ir galvenā problēma transporta jomā.³⁴ ES vairums automašīnas izmanto īsiem attālumiem, tomēr, ja 30% no visiem autobraucieniem, kas nav garāki par 6 km tiktu aizstāti ar velosipēdiem, tad CO₂ emisijas tiktu samazinātas par 4%.³⁵

Eiropas Komisijas pētījumā par transporta kvalitāti Eiropas iedzīvotāji, īpaši Zviedrijas un Nīderlandes, uzskata, ka viena no ceļu problēmām ir gaisa piesārņojums (20%) un trokšņu piesārņojums (10%)³⁶, šie faktori negatīvi ietekmē arī veselību un ekonomiku. Velotransports ir videi visdraudzīgākais pārvietošanās līdzeklis, ko lietojot, tiek izslēgta vides piesārņošana.

ES institūcijas 2017. gada vidū ir paziņojušas par 4 normatīvu grozījumu iniciatīvām, kas varētu ietekmēt velobraukšanu visā Eiropā: 1) Grozījumi ES ēku energoefektivitātes Direktīvā 2010/31/EU, kas paredzētu velosipēdu un elektrovelosipēdu novietnes un uzlādes vietas; 2) Direktīvas 2008/96/EC par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību un 2004/54/EC par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem, veicinot drošāku veloinfrastruktūru; 3) Direktīva 2009/103/EC par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību, minot arī velotransportu, kam nepieciešama obligātā civiltiesiskā apdrošināšana; un 4) Eiropas Komisijas priekšlikumi Dzelzceļa pasažieru pārvadāšanas regulās, kas noteiktu obligātu velosipēdu pārvadāšanas iespējas.

Tā kā Latvijā nacionālā līmenī nav uzkrāti dati par velosatiksmi, tad par piemēru tiks ņemta citu ES valstu pieredze, kurās ir līdzīgi klimatiskie apstākļi, sezonas, iedzīvotāju skaits un apdzīvojamums.

³³ The EU cycling economy, Arguments for an integrated EU cycling policy, 2016.

³⁴ https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf

³⁵ Cycling: the way ahead for towns and cities, European Communities, 1999.

³⁶ Global alliance for EcoMobility funding conference quoted in CCN News, January 2008.

³⁶ Special Eurobarometer 406 Attitudes of Europeans towards urban mobility, December 2014, http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_sum_en.pdf

Vienlaikus jāuzsver, ka arī šajās valstīs oficiālo datu ir maz. Salīdzināšana ļauj izdarīt secinājumus par Latvijas priekšrocībām, kā arī par veicamajām aktivitātēm velotransporta attīstības veicināšanai.

Nīderlande

Jau kopš 20 gs. 70tajiem gadiem galvenajos Nīderlandes transportu satiksmes plānos velosipēds tiek atzīts par prioritāro transporta veidu un ir izveidoti pilnvērtīgi veloceļi. Valsts velosatiksmes attīstības galvenie iemesli ir: 1. samazināta autosatiksmes plūsma pilsētās, padarot drošu un mobilu pārvietošanos velosatiksmes dalībniekiem; 2. velosipēds ir videi draudzīgs un ilgtspējīgs transports, tas nerada ne emisijas, ne troksni; 3. izmantojot šādu pārvietošanās veidu, tiek piekopts veselīgs dzīvesveids- novērš sirds slimības, diabētu un citas slimības. Velosipēdu izmantošana Nīderlandē kopumā stabili ieņem otro vietu aiz automašīnu izmantošanu (kā vadītājs vai pasažieris). Ceļa garumā līdz 7,5 km, velosipēds ir visvairāk izmantotais pārvietošanās līdzeklis (34%). Respondenti Nīderlandē visvairāk kā pārvietošanās veidu visvairāk izmanto velosipēdu (36%), lielajās pilsētās to izmanto pat līdz 50%. Gadā kopsummā vidēji viens iedzīvotājs nobrauc ~1000 km.

Amstelveenas velosatiksmes politikas memorandā 2006.-2015. gadam tiek minēti sekojoši mērķi: palielināt pieejamību, uzlabojot velo infrastruktūru darbiniekiem un klientiem uzņēmumos, tādējādi veicinot pārvietošanos ar velosipēdu un samazinot automašīnu izmantošanu, pilnveidojot *Park and bike* sistēmu; uzlabot dzīves vides kvalitāti- izmantojot automašīnas ikdienā tiek radīti dažādi apkārtējās vides traucējumi, piemēram, troksnis; palielināt sociālo un satiksmes drošību- gan samazinot satiksmes negadījumā cietušo skaitu, gan samazinot skaitu satiksmes dalībniekiem, kuri jūtas apdraudēti; uzlabot sabiedrības veselību- tiešā veidā ikdienā fiziski kustoties un netiešā veidā uzlabojot gaisa kvalitāti; palielināt attīstības iespējas, laba un droša velo infrastruktūra ļautu izmantot to arī bērniem un invalīdiem; samazināt velosipēdu zādzību skaitu.³⁷

Velobraukšanas politikas programmā “Tour de Force” 2017-2020 galvenais mērķis ir palielināt ar velosipēdu nobraukto km garumu par 20% laika posmā 2017-2027. Lai to sasniegtu, valsts ir sniegusi papildus 8 mērķus: Nīderlande kā vadošā valsts velosatiksmē; vairāk vietu velosipēdiem; kvalitātes paaugstināšana noslogotajiem un reģionālās nozīmes ceļiem; velobraukšanas popularizēšana; mazāk negadījumu ar velotransportu; samazināt velosipēdu zādzības; palielināt zināšanas un uzlabot transporta maiņas un pārejas iespējas, piem., sabiedriskais transports- velosipēds vai automašīna - velosipēds.³⁸

Pēdējos gados pilsētās, kurās visvairāk izmanto velotransportu, veloinfrastruktūras uzturēšanai nepieciešami 80 EUR uz vienu iedzīvotāju, kopumā valstī gadā tiek ieguldīti 33 EUR uz vienu iedzīvotāju veloinfrastruktūrai, 133 EUR uz vienu iedzīvotāju dzelzceļa infrastruktūrai un 342 EUR uz vienu iedzīvotāju autoceļu uzturēšanai. Turpmāk plānots ieguldīt arī pārējās Nīderlandes pilsētās 80 EUR un vairāk, jo tas ievērojami paaugstinājis kvalitāti un veicinājis pilsētu attīstību.³⁹

Dānija

Dānijas nacionālā velosatiksmes stratēģija (2014), ko veidojusi Dānijas Satiksmes ministrija, ir balstīta uz trīs pīlāriem: ikdienas pārvietošanās jeb “no durvīm līdz durvīm” stratēģija, kas palielinātu mobilitāti, padarītu tīrāku vidi un būtiski neietekmētu klimata pārmaiņas; aktīvas brīvdienas un atpūtas iespējas jeb velobraukšana kā hobijs un aktīvā atpūta, veicinot veselīgu

³⁷ Cycling In the Netherlands, 2009, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>

³⁸ Tour de Force 2020, Bicycle Agenda 2017-2020. <http://tourdeforce2020.nl/en/>

³⁹ Tour de Force 2020, Bicycle Agenda 2017-2020. <http://tourdeforce2020.nl/en/>

dzīvesveidu un jaunas iespējas atpūtai ar velosipēdu; jauni un droši velobraucēji (uzmanība vērsta uz skolēniem), droša velobraukšana uz mācību un citām iestādēm, radot kulturālu satiksmi.⁴⁰

Valstī vidēji viena persona vecumā no 10 līdz 84 gadiem ar velosipēdu dienā nobrauc 1,6 km, bet lielajās pilsētās, piemēram, Kopenhāgenā ~3 km. Galvenokārt tie ir velosatiksmes dalībnieki, kas brauc uz darbu. Tā kā Dānijā ir izveidoti ātrgaitas veloceļi, kuri tika izveidoti 2012. gadā (17 km) un šobrīd to kopgarums ir sasniedzis 467 km, tad ceļu posmos, kuru garums ir 5-20 km, 24% iedzīvotāju pārvietojas ar velosipēdu, tādējādi gadā ietaupot 856 tonnas CO₂.⁴¹

Visvairāk velosipēdu izmanto Dānijas galvaspilsētā - Kopenhāgenā. Jau divdesmit gadus velosipēds ir pamata pārvietošanās līdzeklis 30-36% Kopenhāgenas iedzīvotājiem, neatkarīgi no vecuma, dzimuma vai ienākumiem. Pilsētas velosatiksmes stratēģijā (2011) tiek izvirzīts mērķis līdz 2025. gadam palielināt šo skaitu līdz 50%, kā arī uzlabot kvalitāti: dalīt brauktuves ar trīs joslām (80%), samazināt velobraucēju ceļā pavadīto laiku (15%), palielināt velosatiksmes dalībnieku drošības sajūtu satiksmē (90%), salīdzinot ar 2005. gadu samazināt nopietni ievainoto velobraucēju skaitu par 70%, palielināt to velobraucēju skaitu, kurus apmierina veloceļu infrastruktūra (80%) un veicināt iedzīvotāju izpratni par velosipēdu kultūru un tā pozitīvo ietekmi uz pilsētas gaisa kvalitāti (80%). Lai sasniegtu šos mērķus, stratēģija sadalīta trīs virzienos: drošības sajūta, ceļā pavadītais laiks un komforts.⁴² Lai apzinātu velosatiksmes izmantošanu ikdienā, Dānijas pilsētu ielās ir izvietoti velobraucēju skaitītāji, kas uz ekrāna norāda velosipēdistus dienā un gadā.

Somija

Somijas Satiksmes un Komunikācijas ministrija 2011. gadā, sadarbojoties ar Somijas transporta aģentūru, izveidojusi Nacionālo gājēju un velobraucēju stratēģiju 2020, kuras virsmērķis ir palielināt pārvietošanās skaitu ar velosipēdu un/vai kājām par 20% jeb 300 miljons velobraucieniem/gājieniem, līdz ar to arī tīktu samazināta automašīnu izmantošana. Velosatiksmē ir atzīta kā prioritāra pilsētplānošanā un transporta politikā, tādējādi ir paredzēts nodrošināt velosatikmei līdzvērtīgu pozīciju starp citiem pārvietošanās veidiem. No pēdējiem datiem somi velosipēdu izmanto mazāk par 10%, to visbiežāk lieto, ja nepieciešams pārvietoties 0,5-3 km garā ceļa posmā.

Dokumentā bez iepriekšminētā mērķa ir vēl trīs mērķi, uz kuriem virzīties - *augstāka atzinība un motivācija izmantot velosipēdu*, to plāno panākt, veicot no valsts piešķirtā finansējuma dažādus pasākumus, kā arī darba devējiem, uzņēmumiem un medijiem veicināt un iedrošināt ikdienā pārvietoties ar velosipēdu; *īsi attālumi, patīkama un droša vide*, pieaugot velosatiksmes popularitātei, plānots to pilnvērtīgi integrēt satiksmē, lai iedzīvotājiem nepieciešamās iestādes ir viegli sasniedzamas, kā arī veikt atbilstošu veloceļu uzturēšanu ziemas periodā; *Sadarbība, jaunu mērķu un finansējumu plānošana un likumdošanas pārskatīšana/grozīšana* - gan valstiskā, gan reģionālā un lokālā līmenī pārstāvji ir apņēmušies īstenot mērķus un izpildīt uzdevumus, aktīvi iesaistoties un plānojot transporta sistēmas attīstību, veidojot transporta politiku, veicinot mobilitāti, uzlabojot infrastruktūru, piesaistot trūkstošo finansējumu. Rīcības plānu izstrādāja dažādas

⁴⁰ Denmark - on your bike! The national bicycle strategy, 2014. Transportministeriet.

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Engelsk-cykelstrategi-Til-web-1.pdf>

⁴¹ Cycling report for the Capital region, 2016. The Capital region of Denmark.

[https://www.regionh.dk/til-](https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/19129%20Cykelregnskab%202017_A4%20bred_ENG_enkelt sider_final.pdf)

[fagfolk/trafik/Cykler/Documents/19129%20Cykelregnskab%202017_A4%20bred_ENG_enkelt sider final.pdf](https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/19129%20Cykelregnskab%202017_A4%20bred_ENG_enkelt sider_final.pdf)

⁴² Good, Better, Best, The city of Copenhagen's bicycle strategy 2011-2015.

<http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2016/11/estrategia-ciclista-de-copenhague-2025.pdf>

ieinteresētās personas, lai ieviestu kopējas politikas pamatnostādnes velosatiksmes veicināšanai. Ierosinātie pasākumi jāintegrē gan valsts, gan vietējās nozīmes plānos un vadlīnijās. Plāna galvenās prioritātes ir: 1) mainīt attieksmi un paradumus; 2) Infrastruktūra; 3) sabiedrības struktūra un 4) pārvaldes struktūra un likumdošana. Šīs prioritārās jomas ietver dažādus pasākumus, kuras piešķirtas atbilstoši kompetentajai iestādei.⁴³

Zviedrija

Zviedrijā ir izveidota Pilsētas mobilitātes stratēģija (2012), kurā tiek noteikts, ka līdz 2030. gadam pīķa stundās velosipēds tiek izmantots ne mazāk kā 15% (šobrīd ir 10%), tādēļ nepieciešams motivēt iedzīvotājus to izmantot. Velobraucēju skaita apzināšana lielākajās pilsētās notiek ar velobarometru, tādējādi arī ļaujot velobraucējiem justies novērtētiem. Sadarbojoties atbildīgajām iestādēm, plānots ieviest rīcības plānu, kurš noteiktu drošu veloceļu izveidi visās sezonās, velosipēdu stāvvietu plāna izveidi, kas sekmētu iedzīvotāju velosipēdu izmantošanas palielināšanos.⁴⁴

2014. gadā tika publicēta Zviedrijas velo stratēģija - “*Safer cycling – a common strategy for the period 2014-2020, Version 1.0*”. Dokumentā kā lielākais izaicinājums tiek minēts velobraucēju skaitu un to drošības līmeņa palielināšanu, samazinot velobraucēju skaitu, kas ir smagi ievainoti, par 25%. Šāds uzstādījums ir attiecīgi nacionālās satiksmes drošības mērķis. Ņemot vērā drošības problēmu, prioritāras ir sekojošas jomas: 1. uzlabot ceļu uzturēšanu gan ziemā (slidens ceļš ir katra trešā negadījumu iemesls), gan vasarā; 2. veidot velo infrastruktūru, balstoties uz velobraucēju vajadzībām (līdz šim visa brauktuves daļa ir veidota autobraucēju vajadzībām); 3. veicināt drošību; 4. Veicināt drošu uzvedību satiksmē un palielināt lietošanu ķiverēm un riepām ar radzēm (ziemas periodā); 4. attīstīt zināšanas galvenokārt par negadījumu riskiem un izmaksu ieguvumu.⁴⁵

Secinājumi:

ES ikdienā ar velosipēdu pārvietojas vidēji 8%, kas ir ceturtais izmantotākais pārvietošanās veids aiz automašīnas, sabiedriskā transporta un pārvietošanos ar kājām. Galvenās velotransporta priekšrocības tiek atzīmētas: ērta izmantošana (49%), ātrums (27%) un infrastruktūras pieejamība (18%). Ekonomikas potenciāls tiek atzīts par nozīmīgāko faktoru turpmākai velotransporta attīstībai ES dalībvalstīs. Tādēļ vairākās ES dalībvalstīs velostartēģiju un plānu izstrādes ietvaros tiek izvērtēts, kā līdz šim ieguldītās investīcijas velosatiksmes attīstībā ietekmē un uzlabo sociālo vidi (indivīda veselību, dzīves kvalitāti un mobilitātes iespējas). Pamatā tiek analizēti ieguvumi gan no infrastruktūras izveides kapitālo izmaksu viedokļa, gan velotūrisma attīstības perspektīvu viedokļa, gan iespējamā zaudētā laika sastrēgumos samazinājuma viedokļa u.c. Analīzes rezultāti tiek izteikti fiskāli, kā ieguvumi dalībvalstu ekonomikām, kas kalpo par pamatojumu turpmākām investīcijām velosatiksmes sektora attīstībā.

⁴³ National Strategy for Walking and Cycling 2020, 2011, Ministry of Transport and Communications. https://www.lvm.fi/documents/20181/814192/Ohjelmia+ja+strategioita+4-2011_K+ja+py+strategia+2020/1598cf68-2d3d-478e-8221-4185215c3f27?version=1.0

⁴⁴“Safer cycling – a common strategy for the period 2014-2020, Version 1.0”, 2014, Swedish Transport Administration. https://trafikverket.ineko.se/Files/svSE/10924/RelatedFiles/2014_035_safer_cycling_a_common_strategy_for_the_period_2014_2020.pdf

⁴⁵“Safer cycling – a common strategy for the period 2014-2020, Version 1.0”, 2014, Swedish Transport Administration.

Valstī turpmāk plānojot velotransporta attīstību un infrastruktūru, būtu nepieciešams ņemt vērā šo pieredzējušo ES dalībvalstu secinājumus un velosatiksmes attīstību turpmāk uztvert kā sociālekonomisko ieguvumu tautsaimniecībai, kur veiktās investīcijas tiešā veidā uzlabo sabiedrības locekļu sociālo vidi, samazinot valsts izdevumus veselības, satiksmes, vides un drošības jomām.

4. VELOSATIKSMES ATTĪSTĪBAS IESPĒJAS

Velosatiksmes attīstības politikai jābūt nepārtrauktai un vērstai uz ilgtermiņu. Tas nozīmē, ka ilgstoši un regulāri ir jāveicina iedzīvotāju izpratne, kā arī jāpopularizē velobraukšana, lai panāktu pārmaiņas pēc iespējas plašākas sabiedrības ikdienas pārvietošanās paradumos.

Lai pārvietošanās būtu droša, jāturpina attīstīt visaptveroša un pieejama velosatiksmes infrastruktūra valstī.

Analizējot ES attīstīto dalībvalstu pieredzi var secināt, ka velobraukšanai ir ievērojama ietekme uz daudzām tautsaimniecības nozarēm un turpmāk arī Latvijā būtu jāvērtē tiešie sociālekonomiskie ieguvumi, lai lemtu par lielākām investīcijām veloinfrastruktūras izveidē.

Plānošana ir būtiska velobraukšanas veicināšanas sastāvdaļa. Galvenie plānošanas uzdevumi ir novērst nepilnības esošajā situācijā, noteikt konkrētas rīcības un efektīvi izmantot pieejamos finanšu līdzekļus un resursus.

Stratēģiskā un telpiskā plānošana palīdz rast kompromisu starp dažādām, interesēm un saskaņot mērķus, jo velosatiksmes plānošana ir cieši saistīta ar pārējo transporta veidu un pilsētvides attīstību kopumā. Veiksmīga velosatiksmes plānošanas politika ir daļa no transporta politikas. Integrēta transporta politika palīdz rast līdzsvaru starp dažādajiem transporta veidiem pašvaldībās un valstī kopumā, piešķirot katram no tiem noteiktu funkciju kopējā transporta sistēmā.

Atbilstoši citu valstu pieredzei, būtisks turpmākas velosatiksmes infrastruktūras attīstības noteikums ir velosipēdistu skaita pieaugums un, veidojot velosatiksmes attīstības politiku, šajās valstīs koncentrējas uz sabiedrības daļu, kas velosipēdu izmanto vienu reizi nedēļā vai retāk. Sabiedrībai šajās valstīs akcentē velosatiksmes attīstības pozitīvo ietekmi uz gaisa un trokšņa piesārņojuma samazinājumu; sloga samazinājumu veselības aprūpei; ceļu policijas uzturēšanas izmaksu un ielu/ceļu remontu izmaksu samazinājumu.



Kopumā Latvijā apstākļi ir labvēlīgi velosatiksmes attīstībai par ko liecina gan realizētie projekti velosatiksmes infrastruktūras izveidē, gan normatīvā regulējuma pilnveidošana, bet iedzīvotāju paradumu maiņa ir ilgtermiņa process, kura ietekmēšanā būtiska loma ir velobraucēju vajadzību izpratnei.

Balstoties uz esošās situācijas analīzi, var secināt, ka turpmākās velosatiksmes politikas veidošanas pamatā ir jābūt trīs dimensijām – vides, ekonomiskai un sociālai. Tās jāievēro velosatiksmes īstermiņa plānošanā, ņemot vērā cilvēka vajadzības pēc paaugstinātas mobilitātes un kvalitatīvas infrastruktūras kopā ar vides aizsardzības un veselīga dzīvesveida prasībām.

Velosatiksmes attīstībai nepieciešams paaugstināt sabiedrības informētības līmeni un jāveicina pārvietošanās ar velosipēdu ikdienā, atpūtā, preču pārvadāšanā u.tml., vienlaicīgi popularizējot velotransporta lietošanas ieguvumus. Lai paaugstinātu sabiedrības izglītotību, informētības līmeni un veidotu paradumu maiņu, ir nepieciešamas rīcības un aktivitātes visās vecuma grupās, sākot jau no pirmskolas vecuma.

Secinājumi:

Kopumā Latvijā apstākļi ir labvēlīgi velosatiksmes attīstībai par ko liecina gan realizētie projekti velosatiksmes infrastruktūras izveidē, gan normatīvā regulējuma pilnveidošana. Iedzīvotāju paradumu maiņa ir ilgtermiņa process, kura ietekmēšanā būtiska loma ir velobraucēju vajadzību izpratnei.

Velosatiksmes attīstībai nepieciešams paaugstināt sabiedrības informētības līmeni un jāveicina pārvietošanās ar velosipēdu ikdienā, atpūtā, preču pārvadāšanā u.tml., vienlaicīgi popularizējot velotransporta lietošanas sociāliekonomiskos ieguvumus.

II MĒRĶIS UN RĪCĪBAS VIRZIENI

Nākotnes redzējums par velosatiksmes politiku ir balstīts uz trīs dimensijām - vides, ekonomisko un sociālo. Šo dimensiju prioritātes ir jāievēro velosatiksmes plānošanā, jo kā parāda esošās situācijas analīze, tās ir būtiskas sabiedrības interesēm. Sabiedrības intereses šajā gadījumā ir globālas: centrā ir veselīga dzīvesveida cilvēks, kam nodrošināta paaugstināta mobilitāte un kvalitatīva infrastruktūra tūrā vidē. Valsts intereses realizējot šādu politiku ir primāri kalpot cilvēkam, kas ilgtermiņā rezultēsies ieguvumos tautsaimniecībai.

Velosatiksmes attīstības plāna mērķis: ***Veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu.***

Lai sasniegtu izvirzīto velosatiksmes attīstības plāna mērķi ir svarīgi realizēt rīcības virzienus.

Lai novērtētu velosatiksmes attīstības plāna mērķa sasniegšanas pakāpi, tiek noteikti šādi politikas rezultātīvie rādītāji:

Tabula. Nr.1.Politikas rezultātīvie rādītāji

Nr.	Rādītājs	Datu avots	Pašreizējā vērtība/2016	Prognozētais rādītājs 2020.gadā
1.	Procentuālais velosipēdistu īpatsvars, kas brauc vismaz vienu dienu nedēļā, no kopējiem valsts iedzīvotājiem	CSP	23%	30 %
2.	Velosipēdu ceļu kopgarums valstī un pašvaldībās, km	LVC	624 km	700 km
3.	Reģistrēto velosipēdu skaits	CSDD	33 140 gab.	40 000 gab.

Lai turpinātu attīstīt velosatiksmi, periodā no 2018. līdz 2020.gadam ir noteikti šādi rīcības virzieni:

1. *Velosatiksmes infrastruktūras, tās plānošana un vadība;*
2. *Popularizēšana un izglītība.*

Tabula Nr.2. Rīcības plāns

Politikas rezultāts/-i un rezultatīvais rādītājs/-i: Velotransporta izmantošanas pieaugums, 2020. gadā (30% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā), salīdzinot ar 2016. gadu (23% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā)							
1. Rīcības virziens – Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība							
Pasākuma Nr.p.k.	Pasākums	Darbības rezultāts	Rezultatīvais rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Izpildes termiņš	Nepieciešamais finansējums (EUR) un tā avoti
1.1.	Veikt visaptverošu pētījumu par velosatiksmi valstī, iegūstot datus, kas raksturo velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā	1) veikts datu apkopojums par velosipēdu skaitu, īpatsvaru uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu paveiktiem kilometriem dienā; velosipēdu īpatsvaru no visiem braucieniem (%); veloinfrastruktūras nodrošinājumu (velosipēdu ceļu garums u.c.). 2) Sniegti priekšlikumi turpmāko datu uzskaites valsts mērogā 3) Sniegti priekšlikumi velosatiksmes attīstībai un tās integrēšanai kopējā transporta sistēmā.	1 pētījums	SM	EM, CSP, CSDD, LVC	31.12.2019.	Esošā budžeta ietvaros
1.2.	Velotūrisma pakalpojumu attīstība	Izveidoti pasākumi, tūrisma pakalpojumu sniedzēju informēšana un izglītošana par velotūristu vajadzībām	6 izglītojoši pasākumi	EM	LIAA	31.12.2020.	Esošā budžeta ietvaros
1.3.	Pasākumi starptautisko velomaršrutu EuroVelo13, Green Ways attīstībai	Nodrošināti pasākumi starptautisko velomaršrutu iekļaušanai Baltijas reģiona tūrisma piedāvājumā	3 pasākumi	EM	LIAA	31.12.2020.	Esošā budžeta ietvaros
1.4.	Pilnveidot normatīvos aktus, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespējas sabiedriskajā transportā	Veiktas izmaiņas normatīvajos aktos, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespēju uzlabošanu	Pilnveidots Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums un uz tā saistītie normatīvie dokumenti, kuri attiecas uz velosipēdu pārvadāšanas iespējām	SM	LVC, AS "PV", VSIA "ATD"	31.12.2020.	Esošā budžeta ietvaros, papildus piesaistāms finansējums

2. Rīcības virziens - Popularizēšana un izglītība							
Pasākuma N.p.k.	Pasākums	Darbības rezultāts	Rezultatīvais rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Izpildes termiņš	Nepieciešamais finansējums (EUR) un tā avoti
2.1.	Velomaršrutu atpazīstamības veicināšana, nodrošinot mārketinga pasākumus	Izveidoto velomaršrutu popularizēšanai tūristiem ārvalstu un vietējā tirgū, izveidoti mārketinga pasākumi	6 mārketinga pasākumi	EM	LIAA	31.12.2020.	Esošā budžeta ietvaros
2.2.	Organizēt izglītojošus pasākumus vispārējās izglītības iestāžu skolēniem par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību	1) Nodrošinātas rotaļnodarbības pirmsskolas vecuma bērniem (4 – 7 gadus veciem) ceļu satiksmes noteikumu apguvē; 2) Izglītojošo pasākumu norise pamatskolas (1. – 9.kl.) skolēniem par velosatiksmi kā videi draudzīgu transporta līdzekli un tās drošību; 3) Veikta 8.- 10. klašu skolēnu diagnostika par ceļu satiksmes noteikumu izpratni, velosatiksmes drošības jautājumiem un paradumiem;	Sagatavots diagnosticējošais materiāls; Izstrādātas vadlīnijas pirmsskolas izglītībā par satiksmes drošību	IZM	Izglītības iestādes	Visu periodu	Esošā budžeta ietvaros
2.3.	Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību	Veikta sabiedriskā kampaņa par velosatiksmes popularizēšanu un drošības jautājumiem (atstarojošo vestu lietošana; mobilo telefonu lietošanas paradumi, pārvietošanās ar videi draudzīgu transporta līdzekli, u.c.).	Veikta kampaņa	SM	LVC	Visu periodu	Esošā budžeta ietvaros
2.4.	Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par velosipēdu reģistrāciju	Popularizēta velosipēdu reģistrācija.	Veikta kampaņa	SM	CSDD	Visu periodu	Esošā budžeta ietvaros

IZMANTOTĀ LITERATŪRA

2009. gada 10. jūnijā Eiropas Komisija pieņēma paziņojumu par ES Stratēģiju Baltijas jūras reģionam ar Rīcības plānu tās īstenošanai (COM (2009) 248 – Brisele).
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_lv.pdf
5. darba materiāls „5. Publiskās infrastruktūras izvērtējums pašvaldību griezumā”, pieejams VARAM tīmekļa vietnē: http://www.varam.gov.lv/lat/darbibas_veidi/tap/lv/?doc=22027
- Cycling In the Netherlands, 2009, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad.
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>
- Cycling report for the capital region, 2016.
https://www.regionh.dk/tilfagfolk/trafik/Cykler/Documents/19129%20Cykelregnskab%202017_A4%20bred_ENG_enkeltsider_final.pdf
- Cycling: the way ahead for towns and cities, European Communities, 1999.
- Denmark - on your bike! The national bicycle strategy, Transportministeriet, 2014.
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Engelsk-cykelstrategi-Til-web-1.pdf>
- Denmark Cycling report for the Capital region, 2016.
https://www.regionh.dk/tilfagfolk/trafik/Cykler/Documents/19129%20Cykelregnskab%202017_A4%20bred_ENG_enkeltsider_final.pdf
- Dr. Richard Weston, Institute of Transport & Tourism, University of Central Lancashire, Cycling in Europe – economic impact of cycle tourism, from local to international, 2013.
- EU Cycling strategy, 2017. https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf
- EUROPA2020, 2014. http://ec.europa.eu/europe2020/index_lv.htm
- EuroVelo, 2017. <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>
- Facts about Cycling in Denmark, 2016.
<http://www.cycling-embassy.dk/facts-about-cycling-in-denmark/statistics/>
- Factsheet, 2015.
https://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/9F9F3F71932446D3AD7E076C59F8392D/0/2015factsheetnederlandfietsl_and_ENG.pdf
- Global alliance for EcoMobility funding conference quoted in CCN News, 2008.
- Good, Better, Best, The city of Copenhagen's bicycle strategy 2011-2015.
<http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2016/11/estrategia-ciclista-de-copenhague-2025.pdf>
http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/Sociala/Sociala_ikgad_iedz_iedzskaits/IS0211.px/table/tableViewLayout2/?rxid=7ee5bb2b-7c93-4ccb-8a34-1aa4ade09cc3
- Iedzīvotāju veselības apsekojuma rezultāti, 2016.
http://www.csb.gov.lv/sites/default/files/nr_22_iedzivotaju_veselibas_apsekojuma_rezultati_latvija_16_00_lv.pdf
- Improving Malmö's traffic environment, 2016.
http://malmo.se/download/18.58f28d93121ca033d5e800077/SMILE_Malmo_final+brochure.pdf
- Latvia – Life expectancy at birth. <http://countryeconomy.com/demography/life-expectancy/latvia>
- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam, 2010.
http://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/images-legacy/LV2030/Latvija_2030.pdf
- National Strategy for Walking and Cycling 2020, 2011.
https://www.lvm.fi/documents/20181/814192/Ohjelmia+ja+strategioita+42011_K+ja+py+strategia+2020/1598cf68-2d3d-478e-8221-4185215c3f27?version=1.0
- Quality of transport, 2014.
http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_sum_en.pdf
- Rīgas iedzīvotāju aptauja, SKDS, 2016.
- Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030.gadam, 2015.
<http://www.rdsd.lv/uploads/media/557550c430e1f.pdf>
- Safer cycling – a common strategy for the period 2014-2020, Version 1.0, Swedish Transport Administration, 2014.
https://trafikverket.ineko.se/Files/svSE/10924/RelatedFiles/2014_035_safer_cycling_a_common_strategy_for_the_period_2014_2020.pdf
- Special Eurobarometer 406 Attitudes of Europeans towards urban mobility, 2014.
- Special Eurobarometer 422a Quality of transport, 2014.

http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_sum_en.pdf
The EU cycling economy, Arguments for an integrated EU cycling policy, 2016.
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf
The Gallup Organization. (2011). Flash Eurobarometer 312 "Future of transport". Brussels, EC.
Tour de Force 2020, Bicycle Agenda 2017-2020. <http://tourdeforce2020.nl/en/>
Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam, 2013.
http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_4174_SAMpamn_030713_transp.1pdf.pdf
Umbrasīene J., Babarskiene R.M., Vencloviene J. Lipoproteins impact increasing cardiovascular mortality. INTECH 978-953-51-0773-6, 7, 2012. Pp. 173-196.
Uzskaitē esošie transportlīdzekļi, 2017. <https://csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzekli-vizualizacija>
Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai, 2016.
<http://polsis.mk.gov.lv/documents/5763>
Why do people cycle & what benefits does cycling bring?, 2014.
<http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/raise/publications/2015/regdev/2315.pdf>
Winter cycling to work -campaign in Finland, 2016. <http://wintercyclingcongress2016.org/wp-content/uploads/2016/01/Winter-cycling-to-work-campaign-Finland.pdf>
www.sam.gov.lv/.../item_6463_SMPlans_CSDPlans_261016-SABIEDRIBAS-LIDZDAL...