
(Ministru kabineta
2018. gada
rīkojums Nr.)

Velosatiksmes attīstības plāns

2018. – 2020.gadam

Rīga, 2018

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 pārvietošanās vismaz vienu dienu nedēļā. Turpmāk realizējot plāna rīcības, kas saistītas ar velosatiksmes 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.

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.

Attīstības plāna un Vides pārskata sagatavošanas ietvaros sabiedrībai (iedzīvotājiem, sabiedriskajām organizācijām un institūcijām u.c.) ir bijusi iespēja izteikt savu viedokli sabiedriskās apspriešanas laikā. Vides pārskatā aprakstīta Attīstības plāna un Vides pārskata sabiedriskās apspriešanas gaita. Atsevišķi priekšlikumos izteiktie apsvērumi ir iestrādāti Attīstības plānā un Vides pārskatā, kas atrodams www.veloplans.lv. Sabiedrības informēšanai par plāna projekta izstrādi 2018.gada 1.martā Satiksmes ministrijas mājaslapas sadaļā “Sabiedrības līdzdalība” – “Izstrādē esošie attīstības plānošanas dokumenti un tiesību akti” tika publicēts Paziņojums par Velosatiksmes attīstības plānu 2018.-2020.gadam.

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.....	6
1.3. Reģionālo un vietējo pašvaldību attīstības dokumentu izvērtējums.....	9
2. Velotransporta attīstība un ietekme uz tautsaimniecību.....	10
2.1. Latvijas transporta struktūras raksturojums.....	10
2.2. Velotransporta loma tautsaimniecībā.....	11
2.3. Velosipēdistu paradumu raksturojums.....	12
2.4. Velosatiksmes infrastruktūras raksturojums.....	16
3. ES valstu pieredze.....	24
4. Velosatiksmes attīstības iespējas.....	29
II Mērķis un rīcības virzieni.....	32
Rīcības virzienu apraksts.....	33
Ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu.....	35
IZMANTOTĀ LITERATŪRA.....	43

LIETOTIE SAĪSINĀJUMI

CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSDP 2020	Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020. gadam
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
CSP	Centrālās statistikas pārvalde
EK	Eiropas Komisija
IzM	Izglītības un zinātnes ministrija
LIAA	Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra
LVC	VAS "Latvijas Valsts ceļi"
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
SM	Satiksmes ministrija
Standarts	Latvijas standarts LVS 190-9 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmē"
TAP 2020	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VSIA "ATD"	VSIA "Autotransporta direkcija"
VP	Valsts policijas

I ESOŠĀ SITUĀCIJA

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 28% 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 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;
- vairo 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.

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)

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.

Eiropas Riteņbraukšanas stratēģijas

Eiropas Riteņbraucēju 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.

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.

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.

Ņemot 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.

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

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"

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 prioritātes ir tautas saimniecības izaugsme, cilvēka drošums, 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. 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.

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.

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

Pamatnostādnes 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.

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

⁸ Vides politikas pamatnostādnes 2014.-2020. gadam <http://varam.gov.lv/lat/pol/ppd/vide/?doc=17913>, 2013
⁹ TAP 2020

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

Saskaņā ar Ministru kabineta 2018.gada 27.februāra rīkojumu Nr.73 “Grozījumi Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam”, tajās iekļauts pasākums 2.5.3 - 2018.gadā izstrādāt Velotransporta attīstības plānu, norādot, ka plāna izstrādei nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu.

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 negadījumos (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.

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.

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, EV11).

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

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.

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

piekrastes, kā saimnieciski aktīvas un kvalitatīvas dzīves, kultūrvides un rekreācijas telpas attīstību, attīstības intereses līdzsvarojot ar dabas un vides aizsardzības prasībām. 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 (autoceļi, dzelzceļš, velo un 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 nepietiekošs¹³.

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 un principus 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.

Nākotnē plānošana un sadarbība reģionālā un starppašvaldību līmenī būtu jāstiprina, īpaši attiecinot to uz Rīgas un Pierīgas velosatiksmes infrastruktūras plānošanu un būvniecību,

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

ņemot vērā iedzīvotāju skaita izmaiņas, apdzīvojuma tendences, mobilitātes iespējas un paradumus.

Rīgai saistībā ar veloinfrastruktūras attīstības jautājumiem ir izstrādāti sekojoši plānošanas dokumenti:

1. Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015. – 2030.gadam (apstiprināta ar Rīgas domes lēmumu 2015.g.)
2. Transporta attīstības tematiskais plānojums (apstiprināts ar Rīgas domes lēmumu 2017.g.).

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 vienotu velosatiksmes plānošanas principu piemērošana visās administratīvajās teritorijās un 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%¹⁵), 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.

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 jāreķinās 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 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 nolēmušas 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.

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

¹⁶ TAP 2020

2.2. Velotransporta loma tautsaimniecībā

Transporta nozares īpatsvars pievienotajā vērtībā Latvijas kopējā iekšzemes kopproduktā sastāda 13,08% 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, uzsvāru 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 velosatiksmē 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 pavada 2-4 dienas (30%), 5-7 dienas (30%) vai vairāk vidēji dienā tērē 57 EUR dienā.

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 aptaujas rezultātos Latvijā²¹ 2016. gadā, par laika posmu no 2014. gada septembra līdz 2015. gada februārim, tika aptaujātas 7,1 tūkst. personas vecumā no 15 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

¹⁷ CSP, IKG10_05. Preču un pakalpojumu izlaide, starppatēriņš un pievienotā vērtība pa darbības veidiem (NACE 2.red.)

¹⁸ Rīgas iedzīvotāju aptauja, 2016.gada augusts, SKDS

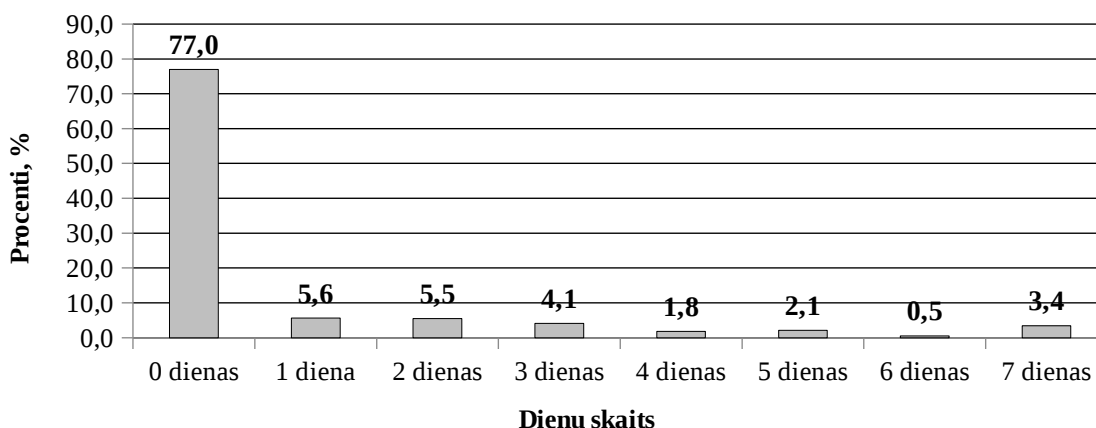
¹⁹ Dr Richard Weston, Institute of Transport & Tourism, University of Central Lancashire (2013). Cycling in Europe – economic impact of cycle tourism, from local to international

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

²¹Iedzīvotāju veselības apsekojuma rezultāti

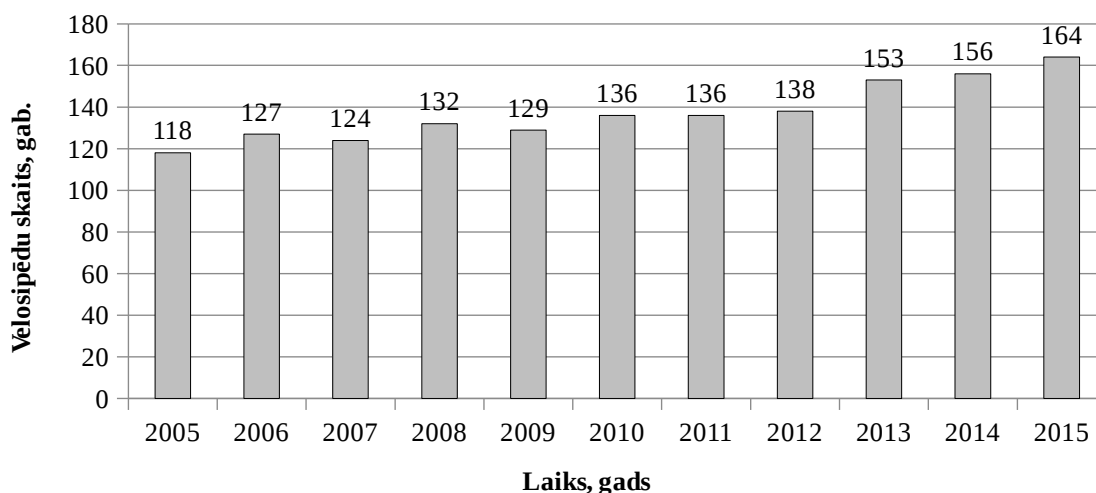
http://www.csb.gov.lv/sites/default/files/nr_22_iedzivotaju_veselibas_apsekojuma_rezultati_latvija_16_00_lv.pdf, 2014

iedzīvotājiem, kuri vismaz reizi nedēļā izmanto velosipēdu, lielākā daļa (64%) ik dienu brauc ilgāk nekā pusstundu. Attēlā Nr.1 parādīts iedzīvotāju sadalījums atkarībā no dienu skaita nedēļas laikā, kurās ar velosipēdu tiek nobraukts vismaz 10 minūtes bez pārtraukuma.



Attēls Nr. 1. Velosipēdu izmantošanas dienu skaits nedēļā, %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 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. 2. Mājsaimniecības lietošanā esošo velosipēdu skaits vidēji uz 100 mājsaimniecībām

Attēlā Nr. 2 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,

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

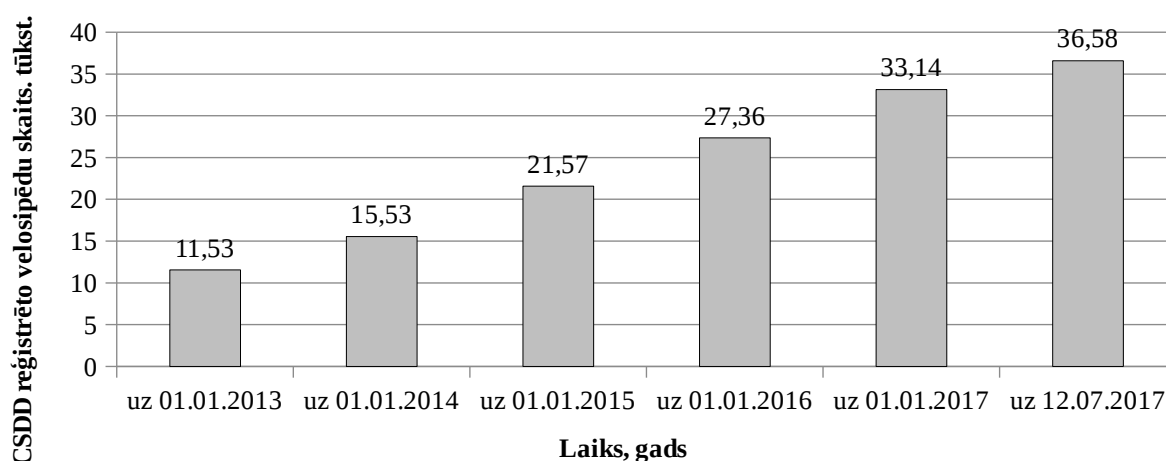
²³ Mājsaimniecības lietošanā esošo kultūras un sadzīves priekšmetu skaits vidēji uz 100 mājsaimniecībām http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/Sociala/Sociala_ikgad_mb/MB0165.px/?rxid=cdcb978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0, 2015

tas sastādīja 61,6 %, bet pilsētā – 38,4 %. Ņemot vērā, ka Latvijā 2015. gadā bija 803,8 tūkst.²⁴ mājstāvvienību, tiek secināts, ka Latvijā mājstāvvienībās 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.

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. 3). 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.



Attēls Nr. 3. 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 pārrēdzama 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, nedārgs – 2,83 EUR, palielina iespēju atgūt nozagto velotransportu, kā arī neieģādāties 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

²⁴ Mājstāvvienību kopējais skaits un mājstāvvienības 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.

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

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 sadarbībā ar citā institūcijām ir izstrādājis vairākus mācību un metodiskos materiālus par drošības (t.sk. ceļu satiksmes) jautājumu apguvi pirmsskolā, sākumskolā un pamatskolā un 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.gadā²⁸, kas 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 jautājumi, kas ir saistīti ar satiksmes drošības apguvi, ir noteikti mācību priekšmeta Sociālās zinības 1.-9. klasei standarta²⁹ saturā. 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. Lai sekmētu bērnu drošību uz ceļiem un uzsvērtu ceļu satiksmes drošību izglītībā, Valsts izglītības satura centrs ilgstoši sadarbojas ar Ceļu satiksmes drošības direkciju, organizējot izglītojošus pasākumus pedagogiem, kā arī, aicinot pedagogus un skolēnus izmantot Ceļu satiksmes drošības direkcijas piedāvātās iespējas (dažādi materiāli, grāmatas, spēles, video, testi u.c.) ceļu satiksmes drošības apgūvē, t.sk. arī iegūt velosipēda vadītāja apliecību. 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.

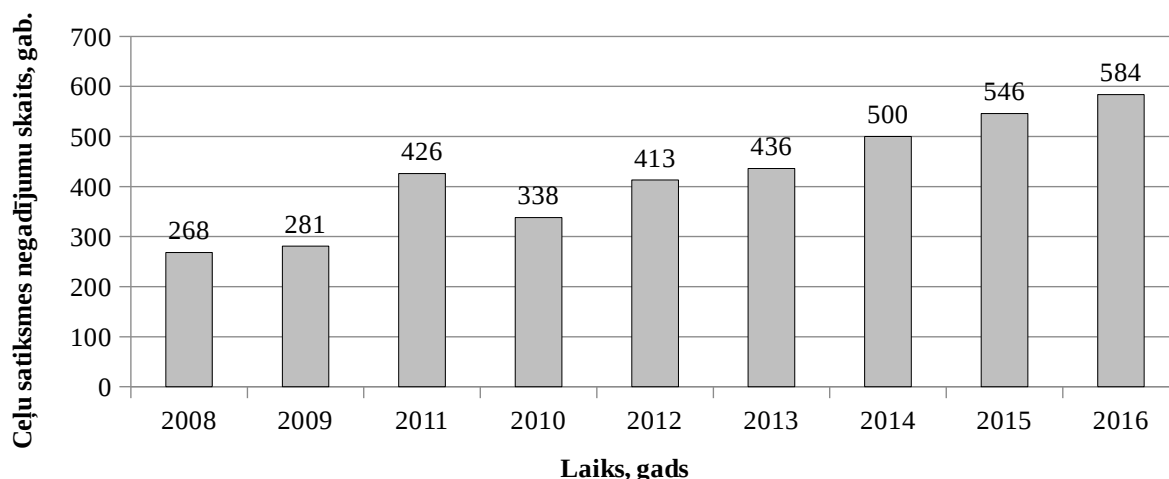
Atbilstoši CSDD datiem³⁰ 2016. gadā CSNg bija iesaistīti 584 velosipēdisti, kas ir 30,5% no kopējā negadījuma skaita, kur iesaistīti mazaizsargātie satiksmes dalībnieki. 584 negadījumos, kur iesaistīts velosipēds, smagi ievainoti 39 velo braucēji, bet bojā gājuši – 7. Salīdzinot ar 2012. gadu CSNg skaits, kur iesaistīts velosipēdisti, ir pieaudzis par 41,40% (171 negadījumu) (attēls Nr.4).

27 Rīgas iedzīvotāju aptauja, 2016.gada augusts, SKDS

28 CSDD 2020

29 <https://likumi.lv/doc.php?id=268342>, Ministru kabineta 2014.gada 12.augusta noteikumi Nr.468 “Noteikumi par valsts pamatizglītības standartu, pamatizglītības mācību priekšmetu standartiem un pamatizglītības programmu paraugiem”

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



Attēls Nr. 4. 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 neuzlabošanos.

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. 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 ceļiem, 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 (6.1.5., 6.3.1.) 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 10 km 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.

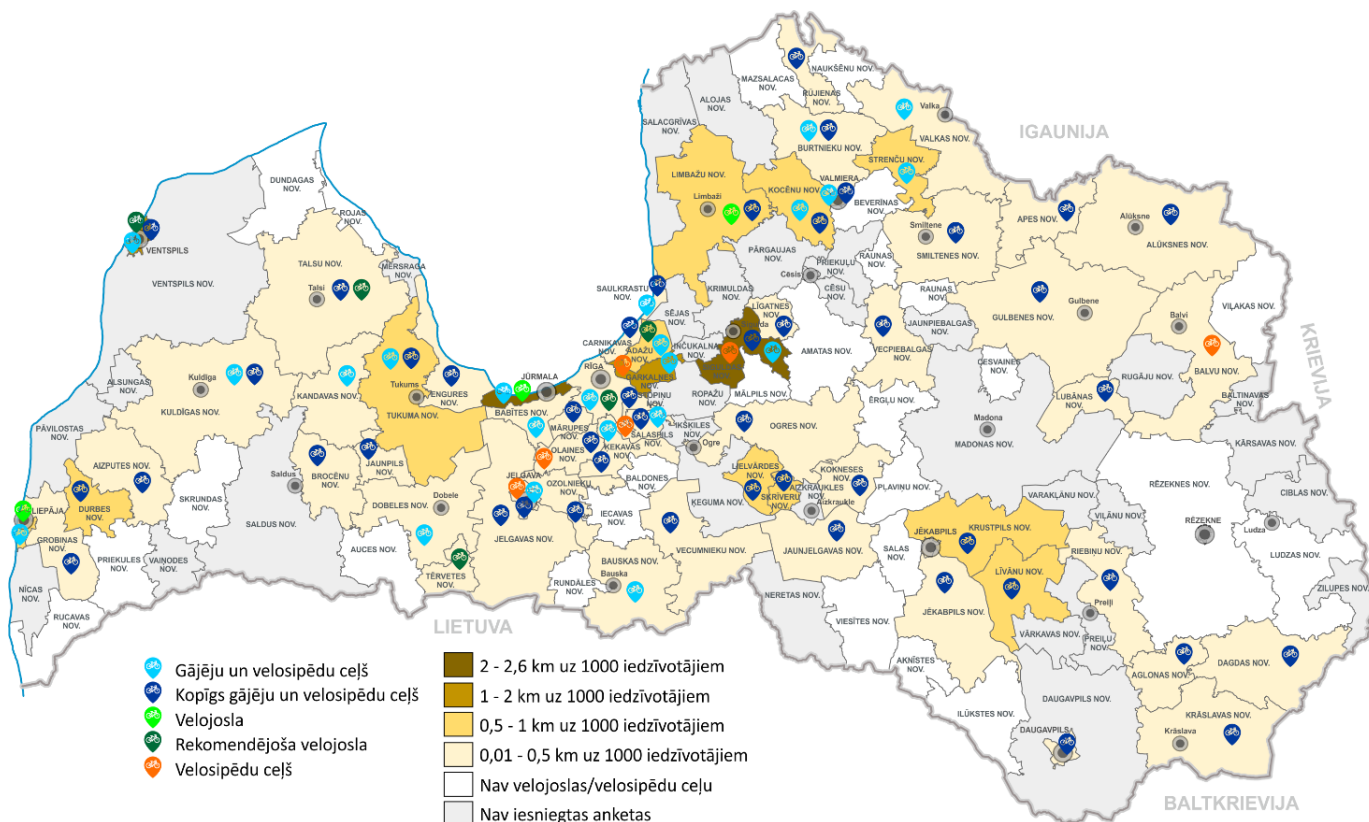
Ar mērķi apkopot informāciju par esošo velosatiksmes infrastruktūru pašvaldībās, Velosatiksmes attīstības plāna izstrādes ietvaros visām vietējām pašvaldībām elektroniski tika izsūtītas aptaujas anketas ar lūgumu sniegt informāciju par:

- 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 57 pašvaldībās (69%), velosipēdu ceļu vai velojoslu nav 25 pašvaldībās (attēls Nr.5).

Kopējais veloceļu un velojoslu garums anketas aizpildījušās pašvaldībās ir 625,52 km. 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. 5. Izbūvētās veloinfrastruktūras izvietojums

Kopumā 36 pašvaldības sniegušas informāciju, ka to teritorijā izbūvēti skeitparki, Piecās pašvaldībās iekārtotas MTB trases un 17 pašvaldībās izbūvētas BMX trases.

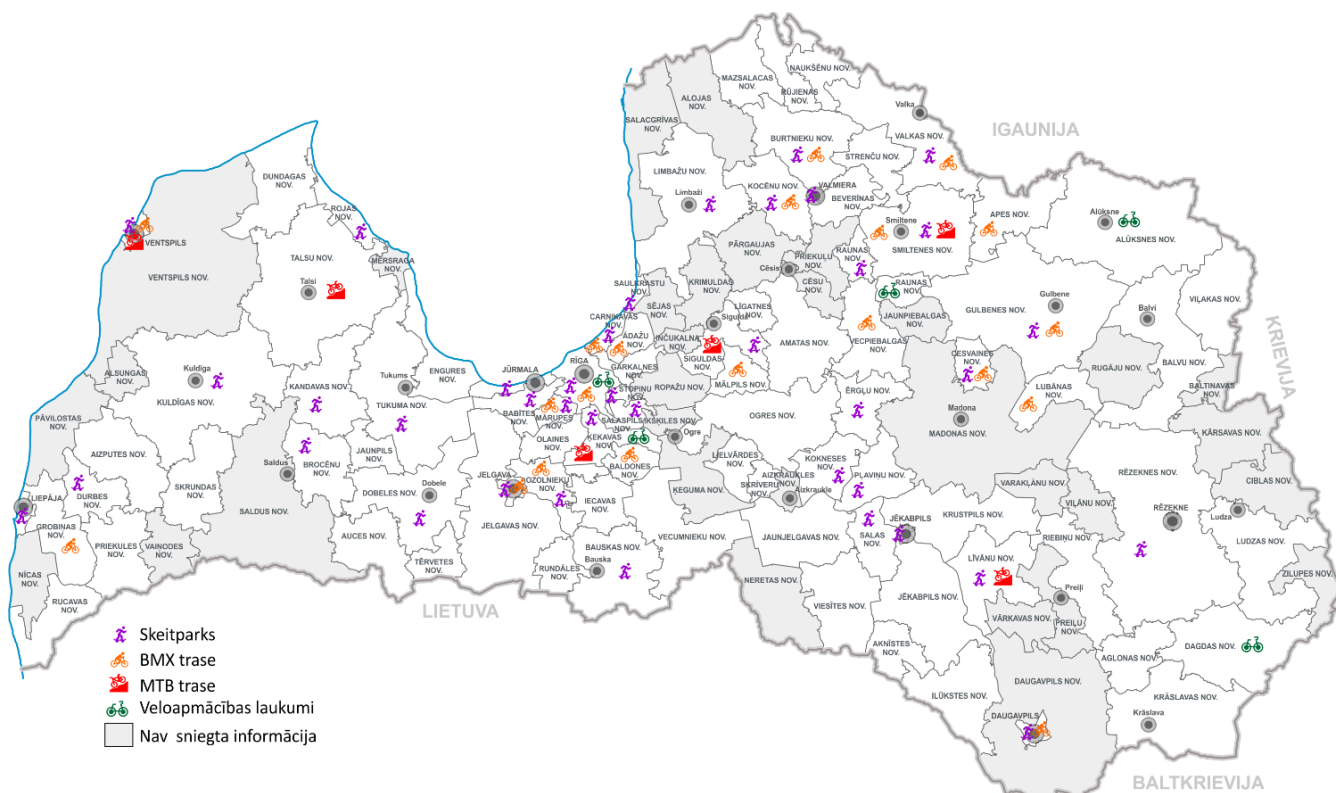
Lielākajā daļā pašvaldību ir iekārtotas velonovietnes pie publiskām ēkām, tirdzniecības, pakalpojumu un tūrisma objektiem.

Pašvaldībās darbojas velo nomas punkti, velosipēdu apkopes punkti un riteņbraukšanas 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 stendi 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. 6. 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) Veloceļa būvprojekts (1. posms) "Centrs – Ķengarags -Rumbula – Dārziņi";
- 2) Veloceļa būvprojekts "Centrs – Ziepniekkalns";

- 3) Velojoslu ierīkošanu un ielu krustojumu labiekārtošanu Dzirnau ielā posmā no Tērbatas ielas līdz Skolas ielai;
- 4) Veloceļa būvprojekts "Veloceļa izbūve Turgeņeva ielā";
- 5) Veloceļa izpēte "Imanta – Daugavgrīva" izpēte;
- 6) Veloceļa izpēte "Centrs-Pļavnieki".

Jūrmalā investīciju apjoms ceļu un ielu kvalitātes uzlabošanai, satiksmes drošības uzlabojumiem, veloseliņu un gājēju celiņu attīstībai plānots atbilstoši Jūrmalas pilsētas investīciju plānam 2018.-2020. gadam. 2018. gadā plānots veikt veloseliņa atjaunošanu Strēlnieku prospektā no Lielupes ielas līdz Upes ielai un veloseliņa projektēšanu Babītes ielā. 2019. gadā plānots veikt: 1) veloseliņa projektēšanu Vikingu ielā no Mastu ielas līdz Tīklu ielai; 2) ceļa zīmju sakārtošanu Jūras ielas velomaršrutā; 3) velojoslas ierīkošanu Meža prospektā - satiksmes organizācijas dokumentācijas izstrāde.

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 pilnveidot 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 trasi.

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 (8. attēls):

- 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 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.



Attēls Nr. 7. “EuroVelo” infrastruktūras esošais un perspektīvais izvietojums (avots – plāna autori)

EuroVelo 13 maršruta attīstībā ir uzsāktas vairākas iniciatīvas, kā arī atsevišķi tiek izstrādāts un attīstīts projekts Greenways, kas ir velomaršrutu projekts Vidzemē, bāzēts uz pamesto dzelzceļa līniju infrastruktūras izmantošanu.

Piekrastes velotransporta infrastruktūras attīstība 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.

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

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.

Kopumā vērtējot esošo starptautiskās nozīmes velotūrisma produktu (EuroVelo 10; Euro Velo 11; Euro Velo 13, Green Ways utt.) piedāvājumu, jāsecina, ka atkarībā no infrastruktūras bāzes un tās papildus elementu kvalitātes (piemēram, apmešanās vietu skaits un kvalitāte, ēdināšanas iespējas un kvalitāte, izklaides iespēju daudzveidīgums, informācija un reklāma, velotūrisma pakalpojuma cena) veidojas tā vai cita produkta popularitāte kā ārvalstu, tā arī vietējo velotūristu vidū.

Atbilstoši ārvalstu pieredzei Latvijā vismaz 20% tūrisma piedāvājuma vajadzētu būt tieši velotūrisma. Velotūrisma kā velotransporta ievērojamas sastāvdaļas izaugsme Latvijā iespējama, mērķtiecīgi īstenojot visas tūrisma kā tautsaimniecības nozares attīstības politiku, kas balstās uz valsts, pašvaldību un velotūrisma uzņēmēju saskaņotu rīcību un ciešu sadarbību. Valstij šo procesu nodrošināšanā ir būtiska loma, kura var tikt realizēta tieši caur starptautisko velomaršrutu popularizēšanu un iekļaušanu Baltijas reģiona tūrisma kopējā piedāvājumā.

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 vietnē 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 Standartā, 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 pārrēdzama vieta un jānodrošina apgaismojums diennakts tumšajā laikā, kā arī vēlama videonovērošanas sistēmu ierīkošana.

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

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.

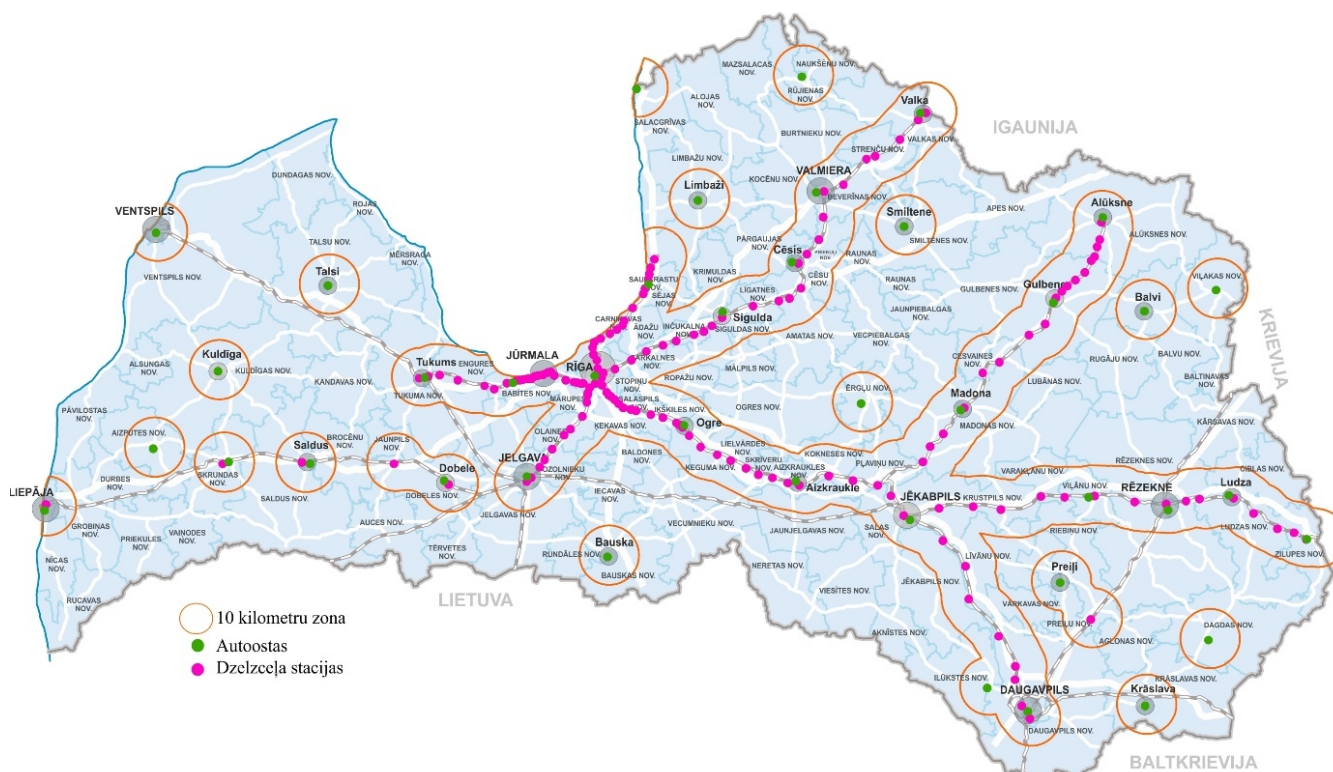
Velonovietnēm saskaņā ar Latvijas Valsts Standartu ir jāatbilst šādām prasībām:

- 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.



Attēls Nr. 8. Dzelzceļa staciju un autoostu izvietojums

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.

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 jāaskāņo ar konduktoru-kontrolieri. Ja plānota grupas pārvietošanās (vairāk kā 15 velosipēdisti), ieteikts sazināties ar pārvadātāju.

Velosipēdu pārvadāšana starppilsētu autobusos

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 „ATD”, 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:

Esošās situācijas analīzes pamatā ir velotransporta vietas definēšana Latvijas transporta sistēmā un tās ietekmes uz tautsaimniecību piemēru definēšana, velosipēdistu esošo paradumu analīze Latvijas griezumā un velosatiksmes infrastruktūras kopējais raksturojums.

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 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 skaists starptautiskos velomaršrutos EuroVelo13 un Green Ways, jāveic dažādi mārketinga, izglītojošie un izpētes pasākumi, kas radītu bāzi jaunu veloprojektu attīstībai Latvijā.

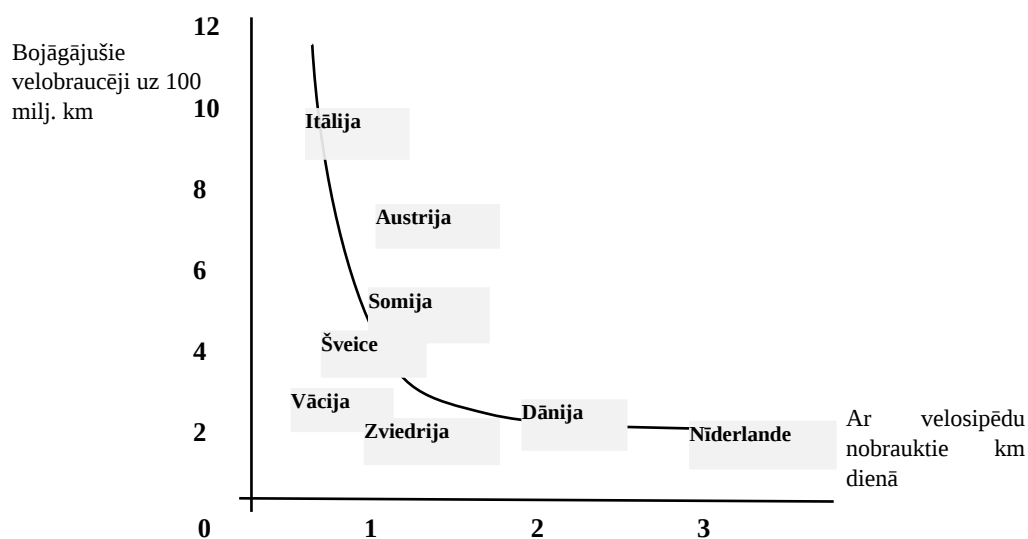
Velotūrisma kā velotransporta ievērojamas sastāvdaļas izaugsme Latvijā iespējama, mērķtiecīgi īstenojot visas tūrisma kā tautsaimniecības nozares attīstības politiku, kas balstās uz valsts, pašvaldību un velotūrisma uzņēmēju saskaņotu rīcību un ciešu sadarbību. Valstij šo procesu nodrošināšanā ir būtiska loma, kura var tikt realizēta tieši caur starptautisko velomaršrutu popularizēšanu un iekļaušanu Baltijas reģiona tūrisma kopējā piedāvājumā.

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 pārvietojas 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 velosatiksmē ir attīstīta un to ikdienā izmanto vairāk.



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

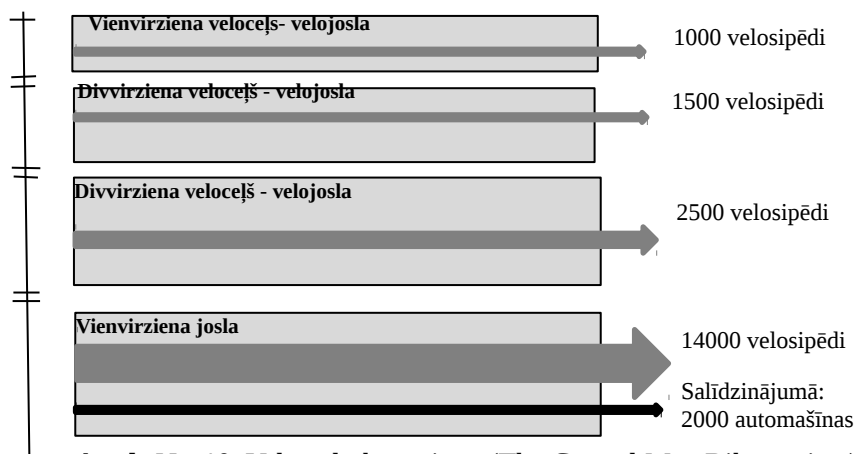
Projektā par velo attīstību Centrāleiropas valstīs “The Central MeetBike project” tiek apskatīta velo ceļu kapacitāte atkarībā no joslām. Pēc šāda principa Eiropas valstīs, kurās jau ir attīstīta velosatiksmē, tiek veidota infrastruktūra (attēls Nr. 10).

Joslas
platums

Max/h

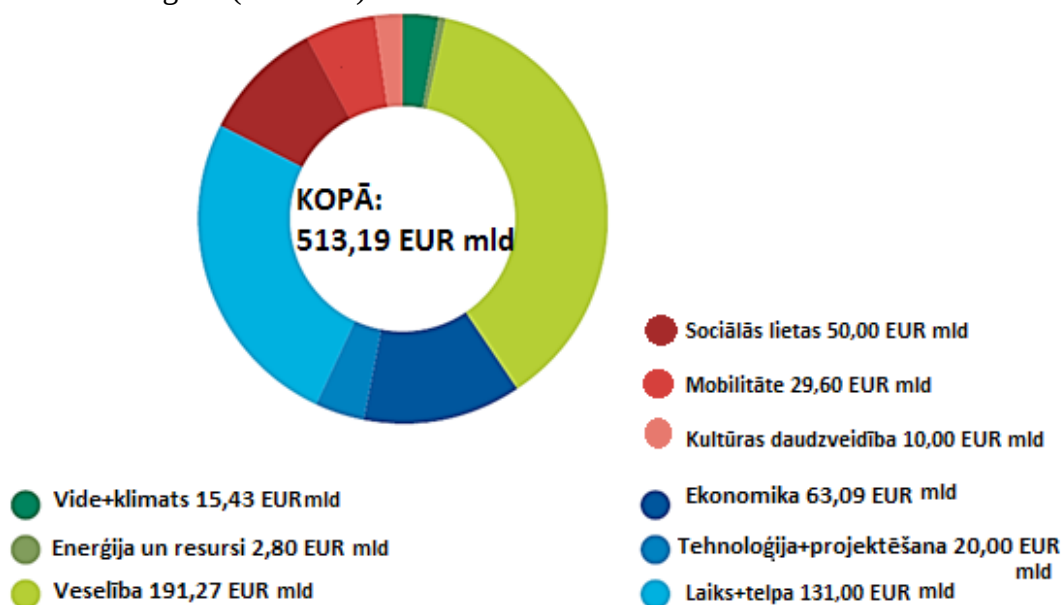
³² Special Eurobarometer 422a Quality of transport, 2014,
http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_sum_en.pdf

^{2m} SMPI_120618_Veloplans



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

Ekonomikas potenciāls ir nozīmīgs faktors velotransporta izmantošanai. Tādēļ ES valstīs velostartējīgu 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. Vislielākie ieguvumi velotransporta izmantošanai ir veselības nozarē – 191,27 EUR mld./gadā, laika un telpas – 131,00 EUR mld./gadā un ekonomikas nozarē – 63,09 EUR mld./gadā (11. attēls).



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 pētījumā par transporta kvalitāti Eiropas iedzīvotāji, īpaši Zviedrijas un Nīderlandes, uzskata, ka viena no ceļu problēmām ir gaisa piesārņojums (20%) un trokšņu

³³ 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

³⁴ Cycling: the way ahead for towns and cities, European Communities, 1999.

³⁵ Global alliance for EcoMobility funding conference quoted in CCN News, January 2008.

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 tuneliem, 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) EK 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. 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 mobilo 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.

Amstelvēnas 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

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

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

velosipēdu zādzības; palielināt zināšanas un uzlabot transporta maiņas un pārejas iespējas, piem., sabiedriskais transports-velosipēds vai automašīna – velosipēds³⁸.

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 attīstību³⁹.

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 dzīvesveidu un jaunas iespējas atpūtai ar velosipēdu; jauni un droši velobraucēji (uzmanība vērsta uz skolēniem), droša velobraukšana uz mācību un citām iestādēm, radot kulturālu satiksmi⁴⁰.

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 CO₂⁴¹.

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. Velosatikme ir atzīta kā prioritāra pilsētplānošanā un transporta politikā, tādējādi ir paredzēts nodrošināt velosatikmei līdzvērtīgu pozīciju starp citiem pārvietošanās veidiem. No pēdējiem

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/>

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-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/19129%20Cykelregnskab%202017_A4%20bred_ENG_enkeltsider_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>

datiem somi velosipēdu izmanto mazāk par 10%, to visbiežāk lieto, ja nepieciešams pārvietoties 0,5-3 km garā ceļā 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 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 iestādei⁴³.

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 palielināšanos⁴⁴.

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 ieguvumu⁴⁵.

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.

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. Vislielākie ieguvumi velotransporta izmantošanai ir veselības nozarē – 191,27 EUR mld./gadā, laika un telpas – 131,00 EUR mld./gadā un ekonomikas nozarē – 63,09 EUR mld./gadā.

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.

Pēdējos 3 gados LVC izbūvējusi vairākus gājēju un velosipēdu ceļu posmus, līdz 2020. gadam plānota vēl papildus gājēju un velosipēdu ceļu posmu projektēšana un būvniecība. Saskaņā ar LVC sniegto informāciju, 2015. un 2016. gadā, izbūvēti apmēram 10 km velosatiksmes infrastruktūras (galvenokārt gājēju un velosipēdu ceļi) gar valsts galvenajiem un valsts reģionālajiem autoceļiem. 2016.-2020. gadā plānota būvniecība 11 ceļu posmiem, bet 18 posmiem plānota gājēju un veloceļu projektēšana.

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 ikdienas velosipēdistu skaita pieaugums un, veidojot velosatiksmes attīstības politiku, šajās valstīs sabiedrības daļu, kas velosipēdu izmanto vienu reizi nedēļā vai retāk motivē pārvietoties ar velosipēdu ikdienā. 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.

Par velosatiksmes attīstību Latvijā liecina gan realizētie projekti velosatiksmes infrastruktūras un maršrutu 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 izglītību, informētības līmeni un veidotu paradumu maiņu, ir nepieciešamas rīcības un aktivitātes visās vecuma grupās, sākot jau no pirmskolas vecuma.

Secinājumi:

Par velosatiksmes attīstību Latvijā liecina gan realizētie projekti velosatiksmes infrastruktūras un maršrutu izveidē, gan normatīvā regulējuma pilnveidošana, bet 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 tīrā 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 rezultatīvie 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.	Procentuālais velosipēdistu īpatsvars, kas brauc	CSP	6%	10%

	vismaz piecas dienas nedēļā, no kopējiem valsts iedzīvotājiem			
3.	Velosipēdu ceļu kopgarums valstī un pašvaldībās, km	LVC	624 km	700 km

Tabula. Nr.1. Politikas rezultātīvie rādītāji

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.*

RĪCĪBAS VIRZIENU APRAKSTS

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
1.1.	Veikt visaptverošu pētījumu par velosatiksmi valstī, iegūstot datus, kas raksturo velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā un vides dimensijās	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 uzskaitē valsts mērogā 3) Sniegti priekšlikumi velosatiksmes attīstībai un tās integrēšanai kopējā transporta sistēmā izmantošanai nākamā perioda Transporta attīstības pamatnostādņu izstrādē.	1 pētījums	SM	EM, CSP, CSDD, LVC	31.12.2019 .
1.2.	Velotūrisma pakalpojumu attīstība	Izveidoti pasākumi, tūrisma pakalpojumu sniedzēju informēšana un izglītošana par velotūristu vajadzībām	6 izglītojoši pasākumi	EM	LIAA	31.12.2020 .
1.3.	Pasākumi starptautisko velomaršrutu Euro Velo 10; Euro Velo 11; Euro Velo 13, Green Ways attīstībai	Nodrošināti pasākumi starptautisko velomaršrutu iekļaušanai Baltijas reģiona tūrisma piedāvājumā	3 pasākumi	EM	LIAA	31.12.2020 .
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	AS "PV", VSIA "ATD"	31.12.2020 .
1.5.	Latvijas standarta "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa:Velosatiksmes LVS 190-9;2015" aktualizācija	Iekļauti papildus nosacījumi velosatiksmes integrēšanai kopējā transporta sistēmā, izvērtējot saņemtos priekšlikumus un ierosinājumus	Aktualizēts 1 standarts	SM	CSDD, LVC	31.12.2020 .
1.6.	Forums par velosatiksmi un tās infrastruktūras attīstības perspektīvām un problēmjautājumiem pašvaldībās	Diskusijas starp pašvaldībām, projektu attīstītājiem, infrastruktūras uzturētājiem, lietotājiem un nozares atbildīgajām iestādēm par turpmāko sadarbību, kuru rezultātā izveidotas vadlīnijas ar turpmākas rīcības	1 diskusiju forums 1 vadlīnijas	VARAM	SM, CSDD, LVC	31.12.2019 .

Tabula Nr.3.

Ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu

Uzdevums	Pasākums	Budžeta programmas	Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums			Nepieciešamais papildu finansējums					Pasākuma īstenošanas gads
		(apakšprogrammas)									(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)
		kods un nosaukums	n gads	n + 1	n + 2	n + 1	n + 2	n + 3	turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai	turpmāk ik gadu	
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)	(ja pasākuma izpilde nav terminēta)	
Finansējums plāna realizācijai kopā			15 000,00	66 000,00	66 000,00	0,00* **	0,00***	0,00***	0,00	0,00	2020.gada 31.decembris

Uzdevums	Pasākums	Budžeta programmas	Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums			Nepieciešamais papildu finansējums					Pasākuma īstenošanas gads
		(apakšprogrammas)									(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)
		kods un nosaukums	n gads	n + 1	n + 2	n + 1	n + 2	n + 3	turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai	turpmāk ik gadu	
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)	(ja pasākuma izpilde nav terminēta)	
tajā skaitā	Satiksmes ministrija	23.07.00. programma "Valsts autoceļu fonds"	0,00	45 000,00	45 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2020.gada 31.decembris
		97.00.00. programma “Nozaru vadība un politiku plānošana”	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2020.gada 31.decembris
		OCTA līdzekļi***	0,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00	10 000,00	0,00	0,00	2020.gada 31.decembris
tajā skaitā	Ekonomikas ministrija*	30.00.00. programma "Tūrisma politikas ieviešana"	0,00	6 000,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2020.gada 31.decembris
		Ekonomikas ministrijas programma 62.00.00 un 62.07.00	15 000,00	15 000,00	15 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2020.gada 31.decembris
		Budžeta programma "Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) projektu un pasākumu īstenošana"									
		Budžeta apakšprogramma "Eiropas Reģionālās									

Uzdevums	Pasākums	Budžeta programmas	Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums			Nepieciešamais papildu finansējums					Pasākuma īstenošanas gads
		(apakšprogrammas)									(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)
		kods un nosaukums	n gads	n + 1	n + 2	n + 1	n + 2	n + 3	turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai	turpmāk ik gadu	
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)	(ja pasākuma izpilde nav terminēta)	
		attīstības fonda (ERAF) projekti (2014-2020)" (62.07.00) Projekts Nr. 3.2.1.2/16/I/002 "Latvijas starptautiskās konkurētspējas veicināšana tūrismā"									
tajā skaitā	Izglītības un zinātnes ministrija	OCTA līdzekļi***	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 000,00	0,00	0,00	2020.gada 31.decembris
1. rīcības virziens – Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība			10 000,00	61 000,00	61 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
1.1. Veikt visaptverošu pētījumu par velosatiksmi valstī, iegūstot datus, kas raksturo velosatiksmi un velosatiksmes	1.pasākums		0,00	45 000,00	45 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

Uzdevums	Pasākums	Budžeta programmas	Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums			Nepieciešamais papildu finansējums					Pasākuma īstenošanas gads
		(apakšprogrammas)									(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)
		kods un nosaukums	n gads	n + 1	n + 2	n + 1	n + 2	n + 3	turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai	turpmāk ik gadu	
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)	(ja pasākuma izpilde nav terminēta)	
<i>infrastruktūru nacionālā mērogā un vides dimensijās</i>											
tajā skaitā	Satiksmes ministrija	Satiksmes ministrijas programma 23.07.00	0,00	45 000,00	45 000,00	0,00	0,00	0,00			
		programma "Valsts autoceļu fonds"									
1.2. Velotūrisma pakalpojumu attīstība	2. pasākums		0,00	6 000,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
tajā skaitā	Ekonomikas ministrija	Ekonomikas ministrijas programma 30.00.00	0,00	6 000,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00			
		Budžeta programma "Tūrisma politikas ieviešana"									
1.3. Pasākumi starptautisko velomaršrutu EuroVelo 10; Euro Velo 11; Euro Velo 13, Green Ways attīstībai	3. pasākums		10 000,00	10 000,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

[illegible]

[illegible]

Uzdevums	Pasākums	Budžeta programmas	Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums			Nepieciešamais papildu finansējums					Pasākuma īstenošanas gads
		(apakšprogrammas)									(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)
		kods un nosaukums	n gads	n + 1	n + 2	n + 1	n + 2	n + 3	turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai	turpmāk ik gadu	
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)	(ja pasākuma izpilde nav terminēta)	
plānošanas principu piemērošana visās administratīvajās teritorijās											
tajā skaitā	Satiksmes ministrija**	Satiksmes ministrijas programma 97.00.00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Budžeta programma “Nozaru vadība un politiku plānošana”									
2. Rīcības virziens – Popularizēšana un izglītība			5 000,00	5 000,00	5 000,00	0,00	10 000,00	24 000,00	0,00	0,00	
2.1. Velomaršrutu atpazīstamības veicināšana, nodrošinot mārketinga pasākumus	1.pasākums		5 000,00	5 000,00	5 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
tajā skaitā	Ekonomikas ministrija*	Ekonomikas ministrijas programma 62.00.00 un 62.07.00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Budžeta programma									

Uzdevums	Pasākums	Budžeta programmas	Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums			Nepieciešamais papildu finansējums					Pasākuma īstenošanas gads
		(apakšprogrammas)									(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)
		kods un nosaukums	n gads	n + 1	n + 2	n + 1	n + 2	n + 3	turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai	turpmāk ik gadu	
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)	(ja pasākuma izpilde nav terminēta)	
		"Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) projektu un pasākumu īstenošana"									
		Budžeta apakšprogramma "Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) projekti (2014-2020)" (62.07.00) Projekts Nr. 3.2.1.2/16/I/002 "Latvijas starptautiskās konkurētspējas veicināšana tūrismā"									
2.2. Organizēt izglītojošus pasākumus vispārējās izglītības iestāžu skolēniem par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību	2.pasākums		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 000,00	0,00	0,00	
tajā skaitā	Izglītības un	OCTA līdzekļi***	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14	0,00	0,00	

Uzdevums	Pasākums	Budžeta programmas	Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums			Nepieciešamais papildu finansējums						Pasākuma īstenošanas gads
		(apakšprogrammas)										(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)
		kods un nosaukums	n gads	n + 1	n + 2	n + 1	n + 2	n + 3	turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai	turpmāk ik gadu		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)	(ja pasākuma izpilde nav terminēta)		
	zinātnes ministrija							000,00				
2.3. Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību	3. pasākums		0,00	0,00	0,00	0,00	5 000,00	5 000,00	0,00	0,00		
tajā skaitā	Satiksmes ministrija*	OCTA līdzekļi***	0,00	0,00	0,00	0,00	5 000,00	5 000,00	0,00	0,00		
2.4. Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par velosipēdu reģistrāciju	4. pasākums		0,00	0,00	0,00	0,00	5 000,00	5 000,00	0,00	0,00		
tajā skaitā	Satiksmes ministrija*	OCTA līdzekļi***	0,00	0,00	0,00	0,00	5 000,00	5 000,00	0,00	0,00		

*Finansējuma sadalījums tiks precizēts pēc iepirkuma procedūras veikšanas

** Pasākums tiek realizēts esošā budžeta ietvaros

Uzdevums	Pasākums	Budžeta programmas	Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums			Nepieciešamais papildu finansējums					Pasākuma īstenošanas gads
		(apakšprogrammas)									(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)
		kods un nosaukums	n gads	n + 1	n + 2	n + 1	n + 2	n + 3	turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai	turpmāk ik gadu	
			2018	2019	2020	2018	2019	2020	(ja pasākuma īstenošana ir terminēta)	(ja pasākuma izpilde nav terminēta)	

*** OCTA līdzekļi – finansējuma sadalījumam nav ietekmes uz valsts budžetu. Pasākuma īstenošanai nepieciešamais finansējums tiks pārdalīts no OCTA līdzekļiem

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/0/2015factsheetnederlandfietsland_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_latvij_a_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_comm_on_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.p
df](http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_4174_SAMpamn_030713_transp.1pdf.pdf)

Umbrasienē 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](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.p
df](http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/raise/publications/2015/regdev/2315.p
df)

Winter cycling to work -campaign in Finland, 2016. [http://wintercyclingcongress2016.org/wp-
content/uploads/2016/01/Winter-cycling-to-work-campaign-Finland.pdf](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...

Satiksmes ministrs

U.Augulis

Vīza: Valsts sekretāra vietā

Valsts sekretāra vietniece

Dž.Innusa

Jaunsproģe 67028334

Zanda.Jaunsproge@sam.gov.lv