



Briselē, 30.9.2025.
COM(2025) 566 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM
par progresu, kas panākts, īstenojot Eiropas deklarāciju par riteņbraukšanu

1. IEVADS

Eiropas deklarācija par velobraukšanu¹ ir kopīgs politisks paziņojums, ko 2024. gada 3. aprīlī parakstīja Eiropas Parlaments, Padome un Eiropas Komisija. Tas ir pirmais dokuments, kurā velobraukšana atzīta par vienu no ilgtspējīgākajiem, pieejamākajiem un iekļaujošākajiem, lētākajiem un veselīgākajiem pārvietošanās un atpūtas veidiem, kas rada augstu pievienoto vērtību ES un mūsu ekonomikai.

Transportam ir būtiska nozīme sociālajā iekļaušanā un ekonomikas attīstībā, darbvietu radīšanā un pamatpakalpojumu pieejamības veicināšanā. Tomēr tas joprojām ir nozīmīgs siltumnīcefekta gāzu emisiju un piesārņojuma avots. Šīs deklarācijas mērķis ir pilnībā atrisināt velobraukšanas potenciālu ES, lai palīdzētu risināt minētās problēmas.

Deklarācijā ir izklāstīts ar velobraukšanu saistītās pašreizējās un turpmākās politikas un iniciatīvu virziens.

Tajā izklāstīti astoņi principi un 36 politiskās saistības, kas jāuzņemas ES, valstu, reģionālā un vietējā līmenī, lai virzītu turpmāko politikas attīstību un saskaņotu pasākumu īstenošanu. Lai gan deklarācija nav juridiski saistoša, tai ir ievērojama politiska nozīme, jo tajā atzīts, ka tās principu veicināšana un īstenošana ir ES un tās dalībvalstu kopīga apņemšanās un atbildība.

Attiecībā uz katru deklarācijas nodaļu šajā progresa ziņojumā ir sniegts plašs pārskats par darbībām, kas veiktas saistībā ar velobraukšanas politiku, pasākumiem un iniciatīvām Eiropas, valstu, reģionālā un vietējā līmenī un kas palīdz īstenot deklarācijas principus. Ziņojumā ir sniegti šajā ziņā panāktā progresa piemēri un aprakstīti iespējamie veidi, kā veicināt velobraukšanu, lai palielinātu un veicinātu tās popularitāti.

2. I NODAĻA. VELOPOLITIKAS IZSTRĀDE UN STIPRINĀŠANA

ES līmenī kā tūlītēju turpinājumu Eiropas deklarācijai par velobraukšanu Eiropas Komisija aicināja dalībvalstis izraudzīties savus valsts velobraukšanas kontaktpunktus. Šajā jaunajā specializētajā tīklā tiek apspriestas kopīgās problēmas, sniegta informācija par paraugpraksi un īstenošanas pasākumiem un uzraudzīts progress ES un valstu līmenī. Tīkls aptver 26 dalībvalstu² kontaktpunktus, un tas ir oficiāli izveidots kā daļa no ekspertu grupas pilsētmobilitātes jautājumos (*EGUM*)³. Turklāt, lai nodrošinātu iekļaujošu pieeju un aktīvi iesaistītu plašāku ieinteresēto personu loku, arī pilsētu un reģionu apvienības un nozares pārstāvjus, *EGUM* ietvaros tika izveidota īpaša apakšgrupa deklarācijas īstenošanas uzraudzībai.

EGUM apzināja un izsekoja vairāk nekā 20 valstu pasākumus, tajā skaitā jaunas vai nesen atjauninātas stratēģijas, plānus, deklarācijas un politikas norises velobraukšanas jomā⁴. Daži no šiem pasākumiem ir pieņemti tiešā deklarācijas rezultātā. Līdz šim 14 ES dalībvalstis ir ieviesušas valsts stratēģiju velobraukšanas jomā vai līdzīgu plānu⁵. Vairākas valstis izstrādā jaunus politikas plānus un atjaunina vai īsteno jau esošos plānus. Piemēram, Lietuva ir panākusi nozīmīgu virzību uz priekšu, pieņemot savu pirmo valsts stratēģiju velobraukšanas jomā⁶.

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

² Progresa ziņojuma sagatavošanas laikā Itālija vēl nebija izraudzījusies valsts velobraukšanas kontaktpunktu.

³ [E03863](#), kas izveidota ar [Komisijas Lēmumu \(C\(2022\) 5320\)](#).

⁴ *EGUM* ieguldījums progresa ziņojumā: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

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

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

Lietuva arī ir ieviesusi jaunus noteikumus par veloinfrastruktūras plānošanu un projektēšanu⁷, kuros noteikti valsts standarti, un mērķis ir nodrošināt drošu, piekļūstamu un kvalitatīvu veloinfrastruktūru.

Deklarācija arī mudināja pilsētu iestādes veikt pasākumus.

Piemēram, Parma (Itālija) iesniedza paziņojumu par apņemšanos īstenot Eiropas Deklarāciju par velobraukšanu⁸, galveno uzmanību pievēršot veloinfrastruktūras attīstīšanai un uzlabošanai, velobraukšanas kā vēlamā ikdienas pārvietošanās veida popularizēšanai un ar velobraukšanu saistītu uzņēmumu un pakalpojumu atbalstīšanai.

Tajā pašā laikā Barselonas aglomerācija (Spānija) aglomerācijas padomes plenārsēdē oficiāli apstiprināja Eiropas velobraukšanas deklarāciju⁹. Centieni panākt klimatneitralitāti bija vērsti uz i) esošās veloinfrastruktūras attīstīšanu, ii) drošu velosipēdu stāvvietu izveidi un optimizēšanu, iii) atbalstu velosipēdu koplietošanai lielpilsētās un iv) apmācības un izglītojošu pasākumu organizēšanu.

Vairākas ES pilsētas arī demonstrē progresu un stingru apņemšanos izstrādāt, pielāgot un stiprināt velobraukšanas politiku un stratēģijas vērienīgo klimatneitralitātes mērķrādītāju sasniegšanas labā. Tās apņēmas sasniegt šos mērķrādītājus, izmantojot klimata pilsētu līgumus¹⁰ 100 klimatneitrālu un viedu pilsētu misijas ietvaros¹¹. Piemēram, Drēzdene (Vācija) plāno līdz 2035. gadam palielināt velotransporta īpatsvaru līdz 75 %, savukārt Orhūsa (Dānija) vēlas līdz 2030. gadam palielināt šo īpatsvaru līdz 50 % un Jēvle plāno līdz 2025. gadam kļūt par vienu no Zviedrijas aktīvākajām velotransporta pilsētām, divkāršojot velobraucēju skaitu salīdzinājumā ar 2018. gadu.

Raugoties ārpus ES robežām, ES Deklarācijas par velobraukšanu pieņemšana iedvesmoja līdzīgas iniciatīvas, piemēram, Transporta kopienas Dienvidaustrumeiropas pušu un novērotāju dalībnieku deklarāciju par zaļo mobilitāti – “Kopīga virzība uz zaļo mobilitāti” Zaļās mobilitātes samitā, ko Transporta kopiena¹² rīkoja 2024. gada 6. un 7. jūnijā Sarajevā (Bosnija un Hercegovina)¹³.

Tajā pašā laikā vairāki citi pasākumi ES/valstu/vietējā līmenī veicina velobraukšanas attīstību/pieņemšanu ES.

Ilgspējīgas pilsētu mobilitātes plāni (IPMP)

Ar Regulu (ES) 2024/1679¹⁴, kas iezīmē vēl vienu svarīgu atskaites punktu ES līmenī, ir ieviesta juridiska prasība 431 pilsētu teritorijai līdz 2025. gadam pieņemt IPMP. Tajā arī noteikts līdz 2030. gadam izstrādāt multimodālus pasažieru pārvadājumu mezglus, kas palīdzētu atvieglot pirmās un pēdējās jūdzes savienojumus, arī piekļuvi sabiedriskajam transportam un aktīvās mobilitātes infrastruktūrai. Regulā ir iekļautas prasības nodrošināt

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

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

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

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

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

¹² Transporta kopiena ir starptautiska organizācija mobilitātes un transporta jomā. Tajā ir 36 dalībnieki – Eiropas Savienības dalībvalstis, ko pārstāv Eiropas Komisija, sešas Dienvidaustrumeiropas puses (Albānijas Republika, Bosnija un Hercegovina, Kosova*, Melnkalne, Ziemeļmaķedonijas Republika un Serbijas Republika) un trīs novērotāji dalībnieki (Gruzija, Moldovas Republika un Ukraina). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(II pielikums. *Pledging for a Greener Future – Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport*)].

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013, OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

veloceliņu nepārtrauktību un pieejamību, būvējot vai modernizējot infrastruktūru, un būvēt velosipēdu stāvvietas dzelzceļa staciju tuvumā, lai popularizētu aktīvos transporta veidus.

2025. gada beigās tiks iesniegta 2019. gada vadlīniju atjauninātā versija, kas būs daļa no ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna, kā atbalstīt un veicināt velobraukšanu, un tajā tiks iekļautas jaunākās zināšanas un paraugprakse, lai palīdzētu pilsētām uzlabot veloinfrastruktūru, rīcībpolitikas un veicināšanas pasākumus.

Daudzas pilsētas savos IPMP ir iekļāvušas pasākumus, kuru prioritāte ir velobraukšana. Piemēram, Minstere (Vācija) galveno uzmanību pievērš tādu ielu būvniecībai ar kvalitatīviem veloceliņiem, kurās prioritāte ir velobraucējiem, un velotransporta tīkla modernizācijai, savukārt Barselona (Spānija) saskaņā ar Pilsētvides mobilitātes plānu 2024. gadam izstrādāja *Velosipēdu un individuālo mobilitātes transportlīdzekļu programmu*, kurā galvenā uzmanība pievērsta plašiem tīkla uzlabojumiem un veloinfrastruktūras drošības uzlabošanai. Boloņa (Itālijā) mobilitātes plānošana pirmo reizi kalpoja par sākumpunktu aglomerācijas teritorijas plānojuma izstrādei¹⁵. Šis plāns palīdz 55 pašvaldībām aglomerācijas teritorijā saskaņot savu zemes izmantošanas politiku un mobilitātes stratēģijas. Tas tiek darīts, integrējot galvenos operatīvos instrumentus un nozīmīgas nozaru stratēģijas, piemēram, aglomerācijas velotransporta plānu. Viļņa par tās īstenotajiem zaļās pārkārtošanās centieniem, kuru vidū ir velobraukšanas pasākumi saskaņā ar tās IPMP, piemēram, veloceliņu pastāvīga attīstība un jauni ielu infrastruktūras standarti, par prioritāti nosakot aktīvu mobilitāti, 2025. gadā tika pasludināta par Eiropas Zaļo galvaspilsētu¹⁶.

Mobilitātes modeļi

Pamatojoties uz visaptverošu analīzi, kas 2021. gadā tika veikta visās ES dalībvalstīs un kuras pirmo rezultātu kopums ietverts 2022. gada pētījumā “*Study on New Mobility Patterns in European Cities*” (Pētījums par jauniem mobilitātes modeļiem Eiropas pilsētās)¹⁷, pašlaik notiekošais ES pētījums paplašina datu analīzi, lai labāk izprastu sociāldemogrāfisko iezīmju ietekmi uz pārvietošanās paradumiem. Pētījums aptver velobraukšanu kā vienu no vairākiem pētāmajiem pārvietošanās veidiem. Tā rezultātiem būtu jāsniedz papildu ieskats par velotransporta izmantošanas pieaugumu un iespējamo turpmāko attīstību. Sākotnējā analīze liecina, ka velotransporta īpatsvars valstu līmenī joprojām ir salīdzinoši nemainīgs.

Mobilitātes pārvaldība

Ikgadējo *MOBILITYACTION* balvu¹⁸ piešķir par izcilību mobilitātes pārvaldības shēmās, ko īsteno uzņēmumi, iestādes, pilsoniskās sabiedrības organizācijas, iedzīvotāju iniciatīvas un pašvaldības. Pēdējos divos kampaņas gados daudzi finālisti ir sākuši ietekmīgas iniciatīvas velobraukšanas veicināšanai. Kā piemērus var minēt interaktīvas tiešsaistes platformas, kas mudina skolēnus braukt ar velosipēdu vai iet kājām, velosipēdu uzturēšanas pakalpojumus darbavietā un sacensības braukšanā uz skolu ar velosipēdu.

Turklāt daudzas pilsētas veicina mobilitātes pārvaldības pasākumus. Budapešta (Ungārija) izceļas ar savu darbavietu mobilitātes plānu, kurā uzņēmumi mudināti aktīvi iesaistīties savu darbinieku pārvietošanās paradumu mainīšanā par labu ilgtspējīgākām transporta alternatīvām.

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

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

¹⁷ *Study on new mobility patterns in European cities* (Pētījums par jauniem mobilitātes modeļiem Eiropas pilsētās) – ES Publikāciju birojs; *New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics* (Pētījums par jauniem mobilitātes modeļiem – ieskats par pasažieru mobilitāti un pilsētu loģistiku) – Eiropas Komisija.

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

Budapeštas plānā ir iekļautas tādas iniciatīvas kā “Veloautobuss” un “Ar velosipēdu uz darbu”, kas popularizē velobraukšanu, organizējot grupu braucienus un kampaņas darbavietās.

Eiropas Riteņbraukšanas federācijas (ECF) ziņojumā ir uzsvērts, kā Vācijā aizsākto mobilitātes pārvaldības shēmu ietvaros uzņēmumu velosipēdu nomāšanas rezultātā līdz 2024. gada beigām ir izveidojies aktīvs veloparks ar 2,1 miljonu nomātu velosipēdu, kura vidējais gada pieauguma temps kopš 2019. gada ir 30 %¹⁹.

Lai turpinātu pētīt, analizēt un izvērtēt to, cik iedarīgas ir mobilitātes pārvaldības shēmas, kuras ietekmē paradumu maiņu virzībā uz aktīvu mobilitāti, Komisija 2024. gadā izsludināja īpašu uzaicinājumu, saskaņā ar kuru atlasīts projekts varētu saņemt 5 miljonus EUR²⁰.

Velobraukšanas kā veselīga pārvietošanās vai atpūtas veida popularizēšana

Ikgadējo Eiropas Zaļās galvaspilsētas goda nosaukumu un balvu “Eiropas zaļā lapa”²¹ piešķir pilsētām, kuras apliecina izcilu apņemšanos nodrošināt vides ilgtspēju tādās svarīgās jomās kā gaisa kvalitāte, trokšņa samazināšana, klimata pārmaiņu mazināšana un pielāgošanās tām. Svarīga šīs atzinības daļa ir ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes risinājumu, piemēram, velobraukšanas pasākumu, veicināšana un īstenošana. Tāpat arī Zaļo pilsētu vienošanās²², kas ir ES iniciatīva, kuras mērķis ir uzlabot pilsētu vides pārvaldību visā Eiropā, ir saskanīga ar velobraukšanu, jo mudina pilsētas uzlabot gaisa kvalitāti, samazināt trokšņa piesārņojumu un paplašināt zaļās zonas, tādējādi veicinot aktīvu un ilgtspējīgu mobilitāti.

Īstenojot izpratnes veicināšanas un popularizēšanas kampaņas Eiropas mobilitātes nedēļā²³, 2024. gadā uzmanība tika pievērsta tematam “Kopīga publiskā telpa”. Kampaņā piedalījās vairāk nekā 2700 pilsētas no vairāk nekā 45 valstīm visā pasaulē²⁴. Droša veloinfrastruktūra un laba prakse ir bijusi arī ES ceļu satiksmes drošības informācijas apmaiņas²⁵ uzmanības centrā.

Izmantojot *CIVITAS* iniciatīvu, tika organizēts forums politiķu pieredzes apmaiņai²⁶ par deklarācijas īstenošanu, kurā uzsvērts, cik svarīgi ir sadarboties visos līmeņos.

Valstu līmenī *EGUM* apzināja vairākas izpratnes veicināšanas kampaņas, sabiedriskās apspriešanas un mācību kursus speciālistiem un citus īpašus iesaistes veidus²⁷. Piemēram, Čehijā tika sākta kampaņa, kurā galvenā uzmanība tika pievērsta satiksmes ierobežošanas pasākumiem pilsētās un reģionos, tajā skaitā velobraukšanas veicināšanai²⁸. Francijā Risku, vides, mobilitātes un pilsētplānošanas pētījumu un ekspertīzes centrā (*CEREMA*) ir atvērta sadarbības platforma paraugprakses, problēmu un zināšanu apmaiņai ar īpašu grupu, kas pievēršas velobraukšanas jautājumiem²⁹. Platforma ir brīvi pieejama vietējām iestādēm, valdības dienestiem, apvienībām, akadēmiskajām iestādēm, NVO un pilsoniskajai sabiedrībai. Tā ir vieta ziņu apmaiņai un izplatīšanai, kā arī atgriezeniskās saites un resursu apmaiņai par visiem tematiem, kas saistīti ar velobraukšanu (pakalpojumi, apmācība, saziņa, mobilitātes pārvaldība, attīstība utt.).

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

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobilitātes pārvaldības plāni un uzvedības maiņa, CSA 5M, izsludināšana – 2024. gada 17. septembris, priekšlikumu iesniegšanas termiņš – 2025. gada 16. janvāris.](#)

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

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

²³ Eiropas Komisijas ikgadējā pamatkampaņa par ilgtspējīgu mobilitāti, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EIROPAS MOBILITĀTES NEDĒĻA | Iesaistītās pilsētas.](#)

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

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

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

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

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

Reģionālā līmenī Bādenes-Virtembergas *Institut für Nachhaltige Mobilität* gājēju kustības un velosipēdu satiksmes plānotājiem nodrošināja padziļinātu mācību kursu, kura nolūks bija palīdzēt viņiem apgūt prasmes un veicināt velotransportam piemērotas un uz velosipēdiem orientētas satiksmes plānošanu³⁰.

Tādas pilsētas kā Joannina (Grieķija), Paduja (Itālija) un Vroclava (Polija) sniedz piemērus sabiedrības iesaistei darbsemināros, informatīvās kampaņās un vietējās rīcības programmās. Minētās darbības palīdz veidot un apstiprināt ar velobraukšanu saistītus pasākumus un projektus pašvaldību līmenī.

Pievērsoties turpmākai popularizēšanai, zināšanu apmaiņai, labai praksei un apmācībai, tiek īstenotas arī vērtīgas iniciatīvas starptautiskā līmenī. Proti, Nīderlande kopā ar Beļģiju un Luksemburgu 2023. gadā sāka globālu spēju veidošanas programmu “*ACTIVE*”³¹. Tā ir aktīvās mobilitātes ieinteresēto personu alianse, kuras mērķis ir 10 gadu laikā apmācīt 10 000 aktīvās mobilitātes ekspertu globālajos dienvidos, valstīs ar zemiem un vidējiem ienākumiem.

3. II NODAĻA. IEKĻAUJOŠAS, CENAS ZINĀ PIEEJAMAS UN VESELĪGAS MOBILITĀTES VEICINĀŠANA

Vairums pasākumu ES līmenī ir saistīti ar izpratnes veicināšanu par velobraukšanas radītiem ieguvumiem veselībai un gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanai.

Pasākumi velobraukšanas veicināšanai sekmē neinfekciozu jeb nepārnēsājamu slimību profilaksi un var samazināt kopējo mirstības risku par 10 %³². Nepārnēsājamām slimībām pievērstas ES iniciatīvas “Veselīgāka sabiedrība”³³ ietvaros Komisija atbalsta dalībvalstu veselības veicināšanas un slimību profilakses pasākumus. Ar programmu “ES – veselībai”³⁴ Komisija atbalsta dalībvalstu sadarbību (“kopīgas darbības”) un ieinteresēto personu vadītus projektus fizisko aktivitāšu, tajā skaitā velobraukšanas, veicināšanai. Kā piemēru var minēt kopīgo rīcību *PreventNCD*³⁵ ar 76 miljonu EUR finansējumu, kurā ietilpst īpaša darba pakete par veselīgu dzīves vidi un kuras mērķis ir īstenot un izvērtēt ieviešanas attiecībā uz būtiskiem veselību noteicošiem faktoriem, tajā skaitā darbības saistībā ar vidi bez automobiļiem un darbības, kas saistītas ar fiziskām aktivitātēm vai pilsētvidi. Komisija veicina paraugprakses un daudzsoļošas prakses apzināšanu un vākšanu, izmantojot ES Paraugprakses portālu sabiedrības veselības jomā³⁶, kurā iedvesmai un iespējamai tālāknodošanai ir pieejama praktiska, uz pierādījumiem balstīta prakse.

Deklarācijas pieņemšanas tiešā rezultātā pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” misiju 2025. gada darba programmas ietvaros tika izsludināts īpašs uzaicinājums iesniegt priekšlikumus 12 miljonu EUR vērtībā (atbalstīts kopīgi ar vēža uzveikšanas misiju un 100 klimatneitrālu un viedu pilsētu misiju), un tā mērķis ir vēl vairāk palielināt velotransporta izmantošanu nolūkā sniegt ieguvumus veselībai un veicināt aktīvu mobilitāti ES pilsētās³⁷.

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

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

³² [Velobraukšanas veicināšana var glābt dzīvības un uzlabot veselību visā Eiropā, uzlabojot gaisa kvalitāti un palielinot fiziskās aktivitātes.](#)

³³ “Veselīgāka sabiedrība” – ES iniciatīva nepārnēsājamo slimību jomā – Eiropas Komisija.

³⁴ Programma “ES – veselībai” 2021.–2027. gadam – redzējums par veselīgāku Eiropas Savienību – Eiropas Komisija.

³⁵ [JA PreventNCD – Eiropas vēža un nepārnēsājamo slimību sloga samazināšana, izmantojot koordinētas stratēģijas par veselību noteicošiem faktoriem. Uzmanības pievēršana rezultatīvai politikai, sociāliem un individuāliem riska faktoriem. Paraugprakses portāls.](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Iešanas un velobraukšanas īpatsvara palielināšana: lai gūtu ieguvumus veselībai, samazinātu emisijas un integrētu aktīvās mobilitātes un mikromobilitātes ierīces, izmantojot viedās tehnoloģijas un infrastruktūru; [wp-12-missions horizon-2025_en.pdf](#).

Eiropas Savienībā jau daudzus gadus pastāv regulējums, kas reglamentē gaisa kvalitāti un vides trokšņa līmeni un kura mērķis ir aizsargāt ES iedzīvotājus³⁸. Nesen pārskatītajā direktīvā par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai³⁹ starp gaisa piesārņojuma mazināšanas pasākumiem, kas jāiekļauj gaisa kvalitātes plānos nolūkā veicināt modālu pāreju uz aktīvu mobilitāti un mazāk piesārņojošiem transporta veidiem, ir norādīta velobraukšana un iešana. Jaunākie dati no Nulles piesārņojuma monitoringa un perspektīvas 2025. gada ziņojuma⁴⁰ un jaunā nulles piesārņojuma infopaneļa⁴¹ uzsver, ka, lai gan ir konstatēti daži uzlabojumi gaisa piesārņojuma ziņā, kopējais transporta trokšnis nav ievērojami samazinājies. Aktīvās mobilitātes pieaugums varētu dot pozitīvu ieguldījumu proaktīvākās trokšņa pārvaldības stratēģijās.

EGUM ziņo par astoņiem pasākumiem, kas īstenoti kopš 2024. gada aprīļa un vērsti uz visu vecuma grupu, dzimumu un minoritāšu grupu iekļaušanu ikdienas velobraukšanā. Elektrisko velosipēdu veicināšana, šķiet, ir risinājums pirmreizējiem velosipēdistiem un vecāka gadagājuma cilvēkiem, savukārt kravas velosipēdi tiek uzskatīti par risinājumu, kas mudina vairāk sieviešu un ģimeņu pārvietoties ar velosipēdu. Vērā ņemami piemēri, par kuriem ziņo EGUM, ir īpašas apmācības programmas sievietēm⁴² un bezmaksas velobraukšanas nodarbības, kas pieejamas dažādām grupām⁴³. Interesanti piemēri ir sniegti arī saistībā ar aktīvām vecumdienām⁴⁴ un aktīvu mobilitāti skolās⁴⁵. Pilsētas sniedz arī daudzus papildu piemērus no saviem klimata pilsētu līgumiem⁴⁶.

Ar velobraukšanu saistītiem pasākumiem var būt pozitīva nozīme transporta nabadzības mazināšanā. Ja šādi pasākumi ir vērsti uz mazāk aizsargātām grupām, tos var finansēt, izmantojot sociālos klimata plānus⁴⁷, kas ir saistīti ar Sociālā klimata fonda regulas (SCF)⁴⁸ īstenošanu. Šajā kontekstā Komisija izdeva dalībvalstīm adresētu ieteikumu par transporta nabadzību⁴⁹, kur ņemta vērā nepieciešamība apsvērt ar velobraukšanu saistītus pasākumus, piemēram, veloinfrastruktūru, subsīdijas velosipēdu, elektrisko velosipēdu un kravas velosipēdu iegādei vai nomai, lai atbalstītu transporta lietotājus, kuriem ir zemi ienākumi.

³⁸ Eiropas Revīzijas palātas 2025. gada īpašais ziņojums “Pilsētu piesārņojums Eiropas Savienībā”, [Īpašais ziņojums Nr. 02/2025: “Pilsētu piesārņojums ES: pilsētās ir tīrāks gaiss, bet tās joprojām ir pārāk trokšņainas”](#).

³⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/2881 (2024. gada 23. oktobris) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L, 2024/2881, 20.11.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Eiropas Vides aģentūras un Kopīgā pētniecības centra ziņojums Nr. 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

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

⁴² Piemēram, EIT Urban Mobility un BYCS izstrādātā programma “TandEM Women in Cycling”, kas piedāvā tiešsaistes un klātienes apmācību sievietēm visā ES, lai tās vadītu velobraukšanas apmācības sesijas citām sievietēm (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Piemēram, Lionas metropoles iniciatīva “Vélo-école”, kas piedāvā bezmaksas velobraukšanas apmācības, veicina iekļautību un pieejamību (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Piemēram, “A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities”, kas bija rezultāts ES finansētajam ENTOURAGE projektam, kurš nodrošināja rīkkopu pilsētām, kuras vēlas veicināt aktīvu mobilitāti sabiedrības novecošanas laikā ([Age-friendly cycling. – Towards inclusive urban mobility](#)).

⁴⁵ Piemēram, “Gājējiem un velosipēdiem draudzīga skola” ir Vācijas valsts mēroga projekts, kas aktīvi atbalstīja pamatskolas un vidusskolas pārbaužu veikšanai attiecībā uz piemērotību velobraukšanai un iešanai kājām pie skolām un to apkārtnē (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

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

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

⁴⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060 (OV L 130, 16.5.2023., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) ir definēta “transporta nabadzība” – tā ir “personu un māsasaimniecību nespēja vai grūtības segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas vai tāda transporta piekļuves neesamība vai ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu”.

⁴⁹ C(2025) 3068 final, Komisijas Ieteikums (2025. gada 22. maijs) par transporta nabadzību: kā nodrošināt ekonomiski pieejamu, piekļūstamu un taisnīgu mobilitāti <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/eng>.

Turklāt 2024. gadā attiecībā uz transporta nabadzību⁵⁰ tika aplūkoti iespējamie rādītāji transporta nabadzības mērīšanai un uzskaitītas iespējamās tās mazināšanas stratēģijas. Visbeidzot, Eiropas Mobilitātes nedēļas kampaņa 2025. gadā bija veltīta tematam “Mobilitāte ikvienam”⁵¹, un tajā galvenā uzmanība tika pievērsta transporta nabadzības tematam.

Attiecībā uz pasākumiem, kuru mērķis ir palielināt velotransporta pieejamību cenas ziņā, dalībvalstis velosipēdu, arī elektrisko velosipēdu, piegādes, nomas un remonta pakalpojumiem var piemērot samazinātas PVN likmes⁵².

Ir vairāki piemēri iekļaujošas, cenas ziņā pieejamas un veselīgas mobilitātes veicināšanai valsts un vietējā līmenī.

Slovēnija pieņēma pasākumus ar mērķi subsidēt elektrisko velosipēdu iegādi⁵³, īpaši ikdienas svārstmigrācijai pilsētu teritorijās.

Leipciga (Vācija) Klimata pilsētas līgumā iekļāva pasākumus, kuros uzņēmumiem piedāvāja subsīdijas kravas velosipēdiem. Tā arī iesaistās izmēģinājuma projektos oglekļneitrālas loģistikas jomā.

Nīderlandes kampaņā “*Kies de Fiets!*” (“Izvēlies velosipēdu”) uzņēmumi tiek stimulēti piešķirt saviem darbiniekiem pabalstu 23 centu apmērā par kilometru (bez nodokļiem). Kampaņu sāka Infrastruktūras un ūdens resursu apsaimniekošanas ministrija, un tās mērķis ir mudināt darba devējus motivēt savus darbiniekus biežāk braukt ar velosipēdu, un tas tiek darīts, nodrošinot labas velotransporta iespējas un piedāvājot velosipēdistiem piemaksu par nobraukumu.

Portugālē kopš 2023. gada velosipēdu pārdošanai ir piemērota samazināta PVN likme 6 % apmērā. ECF izmanto tiešsaistes izsekošanas sistēmu, lai uzraudzītu aptuveni 300 nodokļu stimulu un pirkuma prēmiju shēmas velotransportam, kas tiek nodrošinātas valsts, reģionālā un vietējā līmenī⁵⁴.

Lai veicinātu modālo pārvirzi, projektā “*Bike2Green*”⁵⁵ tiek izmantota spēļu elementu izmantošana, lai popularizētu velobraukšanu Stokholmā (Zviedrijā). Projektā, ko finansē no Eiropas Sociālā fonda Plus Nodarbinātības un sociālās inovācijas (*EaSI*) sadaļas, tiek izstrādāta patentēta programmatūra, kuras uzdevums ir uzraudzīt un atalgot velosipēdu braucienus, atmaksājot izdevumus par nobrauktajiem kilometriem un piešķirot finansiālas balvas.

4. III NODAĻA. VEIDOT LIELĀKU UN LABĀKU VELOINFRASTRUKTŪRU

Lai palielinātu velotransporta izmantošanu, ir jāuzlabo veloinfrastruktūras kvalitāte, kvantitāte, nepārtrauktība, drošums un pievilcība. Infrastruktūra ir jāpielāgo arī pašreizējām un nākotnes prasībām, arī kravas velosipēdiem (kas bieži vien ir platāki), velosipēdiem ar piekabēm (kas ir garāki) un velosipēdistiem, kas pārvietojas ar dažādu ātrumu⁵⁶. Ieinteresētās personas ir norādījušas uz šādām jomām, kurās varētu uzlabot Eiropas veloinfrastruktūru: i) veloloģistikas infrastruktūra (piemēram, mikromezgli), ii) drošu velosipēdu stāvvietu risinājumi, piemēram,

⁵⁰ 2024. gada galīgais ziņojums “Transporta nabadzība: definīcijas, rādītāji, noteicošie faktori un seku mazināšanas stratēģijas, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

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

⁵² Padomes Direktīva (ES) 2022/542 (OV L 107, 6.4.2022., 1. lpp.).

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

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

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/)

⁵⁶ EGUM ziņojums “Pilsētu mobilitātes un iekļaujošas un ilgtspējīgas pilsētu telpas nākotne”: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

aizsargātas stāvvietas dzelzceļa stacijās un velosipēdu konteineri pilsētu teritorijās, iii) uzlādes infrastruktūra ēkās, darbavietās, kā arī svarīgos kopienas mezglos un noslogotās vietās, piemēram, lielveikalos, iv) infrastruktūra velosipēdu pārvadāšanai vilcienos un v) veloinfrastruktūras vispārējā drošība⁵⁷.

Tajā pašā laikā Komisija pašlaik izstrādā norādījumu dokumentu par drošas infrastruktūras projektēšanu un kvalitāti mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem, to vidū velosipēdistiem un mikromobilitātes ierīču lietotājiem⁵⁸. Minētos norādījumus palīdzēs sagatavot īpašs pētījums⁵⁹, kura rezultāti gaidāmi 2026. gadā. Norādījumi dalībvalstīm un drošības pasākumi, kas izriet no šā darba, cita starpā attiecīgos gadījumos paredzēs mazāk aizsargātiem lietotājiem paredzētas infrastruktūras nošķiršanu no satiksmes infrastruktūras vai ātruma pārvaldību un dažādus satiksmes ierobežošanas pasākumus. Tas varētu arī uzlabot visu satiksmes dalībnieku drošību un sniegt informāciju drošai ceļmalas izbūvei, kas palīdzētu samazināt traumas smagumu avārijas gadījumā. *EGUM* arī ir sniegusi informāciju vietējām pašvaldībām par to, ka ir nepieciešams palielināt veloinfrastruktūras drošību, ņemot vērā pilsētu mobilitātes nākotnes tendences saistībā ar velobraukšanas pasākumu pieaugošo ieviešanu ilgtspējīgā pilsētplānošanā pilsētās⁶⁰.

Ēku energosnieguma direktīva (ĒESD)⁶¹ arī palīdz palielināt velobraukšanas pievilcību, ieviešot juridiskas prasības attiecībā uz velosipēdu stāvvietu minimālo skaitu darbavietās vai dzīvojamās ēkās un attiecībā uz uzlādes iekārtu turpmāku uzstādīšanu. Labi piemēri jau ir atrodamī šīs direktīvas transponēšanā visā Eiropā, piemēram, Portugālē⁶², Francijā⁶³ un Beļģijā⁶⁴.

Daudzas pilsētas piedāvā vairākus piemērus rīcībai, kas vērsta uz velotīkla uzlabošanu un savienotības nodrošināšanu. Lunda (Zviedrija) izceļas ar to, ka īpašu uzmanību pievērš pilsētu un lauku savienotībai un veido netraucētus transporta savienojumus starp pilsētu un apkārtējām piepilsētām un lauku kopienām, izbūvējot septiņus velosipēdu “supermaršrutus” pilsētā, uz to un no tās (kopā 81 km). Tauraģe (Lietuva) apņēmas paplašināt veloinfrastruktūru nolūkā sasniegt attālas apdzīvotas vietas atpūtas zonu tuvumā un dārzu kopienas (aptuveni 86 km jaunu veloceliņu). Ļubļana (Slovēnija) paplašināja velotīklu gan pilsētā, gan reģionā, savienojot to ar valsts veloceliņiem un uzlabojot velosipēdu stāvvietas un drošas glabāšanas vietas.

5. IV NODAĻA. PAPLAŠINĀT INVESTĪCIJAS UN RADĪT VELOBRAUKŠANAI LABVĒLĪGUS APSTĀKLĪS

Lai palielinātu velotransporta izmantošanu, liela nozīme ir investīcijām. Pēdējos gados ES līmenī dalībvalstīm un vietējām iestādēm ir darīti pieejami ievērojami finanšu resursi. ES

⁵⁷ ES mobilitātes industriālās ekosistēmas pārkārtošanās plāns, 2024. gada janvāris, [Mobility Transition Pathway \(Mobilitātes pārkārtošanās plāns\)](#).

⁵⁸ Kā noteikts 4. panta 6. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 319, 29.11.2008., 59. lpp., OV L 183, 9.7.2019., 15. lpp.).

⁵⁹ Norādījumi par “piedodošu” (avāriju sekas mazinošu) ceļmalu, “pašizskaidrojošu un pašpastiprinošu ceļu” projektēšanu, kā arī par ceļu infrastruktūras kvalitātes prasībām mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem.

⁶⁰ *EGUM* ziņojums: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe \(Iekļaujoša un ilgtspējīga pilsētu mobilitātes nākotne Eiropā\)](#).

⁶¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/1275 (2024. gada 24. aprīlis) par ēku energosniegumu (OV L, 2024/1275, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Pamatojoties uz Ēku energosnieguma direktīvu (Direktīva (ES) 2024/1275) un paplašinot to.

⁶³ Paraugprakses izstrāde attiecībā uz velosipēdu stāvvietām ēkās: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Flandrijas reģions izstrādāja rokasgrāmatu par velotransporta infrastruktūru ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)), kurā ir īpaša nodaļa par velosipēdu stāvvietu infrastruktūru.

kohezijas politika nodrošina dalībvalstīm svarīgu finansējuma avotu veloinfrastruktūrai, izmantojot valstu, reģionālās un pārrobežu programmas.

Konkrētāk, lielāko daļu investīciju velotransportā nodrošina Eiropas Reģionālās attīstības fonds. Kopumā 21 dalībvalstī un ievērojamā skaitā pārrobežu programmās ir plānotas īpašas investīcijas velotransportā⁶⁵. 2014.–2020. gadā veloceļu un gājēju ceļu veidošanā visā ES tika ieguldīts 2,1 miljards EUR, kas ir vairāk nekā 700 miljoni EUR iepriekšējā finansēšanas periodā no 2007. līdz 2013. gadam. Pašreizējā 2021.–2027. gada plānošanas periodā 4,5 miljardi EUR ir rezervēti virknei investīciju velotransportā, no kuriem 3,2 miljardus EUR nodrošinās ES un 1,3 miljardus EUR – no valstu resursiem. Ar to paredzēts finansēt vairāk nekā 12 000 kilometru jaunu vai uzlabotu veloceļu. Tiek īstenoti arī pārrobežu veloinfrastruktūras uzlabošanas projekti, īpaši *Interreg* programmu ietvaros. Tie ir paredzēti ne tikai tūrisma veicināšanai, bet arī, lai pārrobežu darba ņēmējiem nodrošinātu alternatīvu automašīnām. Kopš 2021. gada *Interreg* ietvaros velotransporta projektiem ir piešķirti aptuveni 163 miljoni EUR.

Runājot par mobilitāti laukos, velotransporta iniciatīvas un projekti var tikt atbalstīti arī ar kopējo lauksaimniecības politiku (KLP) 2023.–2027. gadam. Šādu projektu piemēru vidū ir šādi: bijušās dzelzceļa līnijas pārveide par zaļo ceļu velobraukšanai, velomarsrutu organizēšana kā līdzeklis nolūkā veicināt sociālo mijiedarbību un integrāciju, elektrisko velosipēdu uzlādes stacijas, veloceļu būvniecība un klimatam draudzīgi mobilitātes risinājumi, tūristu veloceļu popularizēšana un velobraukšanas pasākumu organizēšana ar mērķi uzlabot dzīves kvalitāti un lauku apvidu pievilcību⁶⁶. Tas atbilst mērķiem un iniciatīvām, kas noteiktas Ilgturīguma redzējumā par Eiropas lauku apvidiem⁶⁷, kas cita starpā ietver mudinājumu atbalstīt bezemisiju mobilitātes risinājumus, piemēram, velobraukšanu, veloceļus un multimodālus savienojumus, arī aktīvo transportu.

Arī Atveseļošanas un noturības mehānisms (ANM), izmantojot nacionālos atveseļošanas un noturības plānus, nodrošina ievērojamus resursus ilgtspējīgai mobilitātei. Izmantojot dotācijas un aizdevumus saskaņā ar programmu “*Next Generation EU*”, dalībvalstīm tika kopumā piešķirti 650 miljardi EUR. Vairāki pasākumi ietver atbalstu veloinfrastruktūrai⁶⁸. Kopējā summa, kas ANM ietvaros paredzēta ar velobraukšanu saistītiem projektiem, tiek lēsta 1,3 miljardu EUR apmērā.

Pēdējā laikā, izmantojot iepriekš minēto Sociālo klimata fondu (*SCF*), potenciāli ir pieejamas papildu finansējuma iespējas. Lai gan dalībvalstis var elastīgi noteikt finansēšanas prioritātes, *SCF* regulā ir izveidots skaidrs saraksts ar atbalsttiesīgiem pasākumiem un investīcijām, ko var iekļaut plānos. Atbalstu var saņemt par bezemisiju un mazemisiju mobilitātes un transporta risinājumiem, to vidū velosipēdu iegādi, tāpat kā par tādiem risinājumiem kā transporta kuponi koplietošanas mobilitātes pakalpojumiem (piemēram, velosipēdu koplietošanai) un par investīcijām veloinfrastruktūrā.

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure \(Investīciju izpēte 2021.–2027. gadā – atbalsts veloinfrastruktūrai\).](#)

⁶⁶ Finansējums, izmantojot *LEADER* vietējās attīstības stratēģijas, viedo ciematu stratēģijas un investīcijas pamatpakalpojumus un infrastruktūrā lauku apvidos. *LEADER* finansē vietējās attīstības stratēģijas visā Eiropas lauku apvidos saskaņā ar KLP ar 5 miljardu EUR lielu ES budžetu 2023.–2027. gadam.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: Ilgturīguma redzējums par ES lauku apvidiem: kāds ceļš ejams, lai līdz 2040. gadam lauku apvidi kļūtu spēcīgāki, savienoti, izturētspējīgi un pārtikuši.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 Komisijas ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI par Atveseļošanas un noturības mehānisma īstenošanu: turpinot doties uz priekšu: https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_en?filename=COM_2023_545_1_EN_0.pdf.

EGUM ir sniedzis noderīgu ieskatu un labas prakses piemērus par iespējamiem ar velobraukšanu saistītiem pasākumiem, kurus varētu atbalstīt, izmantojot Sociālo klimata fondu⁶⁹. Piemēram, atbalstīt vietējās pašvaldības, kuras uzlabo veloinfrastruktūru un savieno dzelzceļa stacijas ar tādiem publiskiem centriem kā skolas un veselības aprūpes iestādes (4,7 miljoni EUR no Spānijas Satiksmes ministrijas, kas paredzēti 10 mazām pašvaldībām⁷⁰), vai nodrošināt finansiālus stimulus kravas velosipēdu un piekabju iegādei uzņēmējiem un MVU (līdz 4000 EUR kravas velosipēdiem un 2000 EUR piekabēm, izmantojot reģionālās ekonomikas paplašināšanas dotācijas no Briseles galvaspilsētas reģiona (Beļģija)⁷¹).

Vietējā līmenī, pamatojoties uz pilsētu iesniegto 39 investīciju plānu sākotnējo analīzi, klimatneitrālo un viedo pilsētu misijas “Kapitāla centrs” ir aplēsis, ka vairāk nekā 4 miljardi EUR ir atvēlēti investīcijām, kas plānotas velotransporta un gājēju infrastruktūrai.

6. V NODAĻA. CEĻU SATIKSMES DROŠUMA UN DROŠĪBAS UZLABOŠANA

Velobraukšanas pieaugošas izmantošanas rezultātā lielāka uzmanība tiek pievērsta ar drošību saistītām problēmām, jo velosipēdisti tiek nesamērīgi negatīvi ietekmēti ceļu satiksmes avārijās, īpaši pilsētu teritorijās. Velosipēdisti ir vienīgā satiksmes dalībnieku grupa ES, kurā bojāgājušo skaits pēdējo desmit gadu laikā ir palielinājies⁷². Saskaņā ar provizoriskajiem datiem par ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu Eiropas Savienībā⁷³ uzlabojumu temps joprojām ir lēns. Pieejamie dati liecina, ka 10 % no visiem bojāgājušajiem ir velosipēdisti. Pilsētu teritorijās mazāk aizsargātie satiksmes dalībnieki (gājēji, velosipēdisti un divriteņu mehānisko transportlīdzekļu un individuālo mobilitātes ierīču lietotāji) veido gandrīz 70 % no kopējā bojāgājušo skaita. Vēl daudzi citi gūst smagus ievainojumus. Ir arī zināms, ka netiek ziņots par ievērojamu skaitu neletālām sadursmēm ceļu satiksmē, kurās iesaistīti velosipēdisti. Tā kā oficiālā ceļu statistika bieži vien ir tikai tā, ko sniegusi policija, sadursmes ceļu satiksmē, kuru rezultātā nav sagatavots policijas ziņojums, bieži vien netiek atklātas, un tas nozīmē, ka netiek ziņots par daudzām sadursmēm, kuru rezultātā gūtas traumas vai nodarīts materiāls kaitējums.

Turpmāks progress ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildē tiks panākts, modernizējot ES noteikumus par vadītāju apliecībām⁷⁴ pēc 2025. gada martā panāktās provizoriskās vienošanās starp Eiropas Parlamentu un Padomi. Lai labāk aizsargātu mazāk aizsargātos satiksmes dalībniekus, jaunie noteikumi pielāgo apmācības un testēšanas prasības, lielāku uzmanību pievēršot minēto satiksmes dalībnieku drošībai. Direktīva 2024/3237⁷⁵ arī palīdz uzlabot velosipēdistu drošību, nodrošinot, ka bīstami transportlīdzekļu vadīšanas pārkāpumi, piemēram, “bīstama apdzīšana” un “negadījuma izraisīšana un aizbēgšana no notikuma vietas”, visā ES tiek konsekventi sodīti neatkarīgi no tā, kurā valstī pārkāpums ir noticis. Svarīgi ir tas,

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

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

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

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

⁷³ *Road Safety Statistics 2024* (Ceļu satiksmes drošības statistika 2024. gadā) – Eiropas Komisija: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

⁷⁴ Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAI par vadītāju apliecībām, kā arī ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012: (COM(2023) 127 final).

⁷⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/3237 (2024. gada 19. decembris), ar kuru groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L, 2024/3237, 30.12.2024., <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/eng>).

ka pārskatīšana attiecas arī uz nodarījumiem, kas saistīti ar velosipēdu joslu ļaunprātīgu izmantošanu. Visbeidzot, lai mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem sniegtu papildu zināšanas un ieskatu par ceļu satiksmes drošību, pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” 5. kopas 2025. gada darba programmas ietvaros ir izstrādāts īpašs pētniecības temats. Tajā galvenā uzmanība pievērsta riteņbraucēju, gājēju un mikromobilitātes ierīču lietotāju drošībai⁷⁶.

Komisija 2024. gadā publicēja pētījumu par vajadzību ieviest saskaņotus noteikumus, kas nepieciešami saistībā ar mikromobilitātes pieaugumu un kas uzlabotu individuālo mobilitātes ierīču ceļu satiksmes drošību⁷⁷. Pētījuma mērķis bija izpētīt, vai būtu iespējams un vēlams izstrādāt saskaņotu Eiropas regulējumu par individuālajām mobilitātes ierīcēm. Pētījumā tika aplūkots arī tiesiskais regulējums, kas piemērojams elektriskajiem velosipēdiem, un tas, kā to var uzlabot, lai veicinātu elektrisko velosipēdu ātrāku ieviešanu. Šajā pētījumā tika ierosinātas vairākas regulatīvas iespējas.

EGUM apkopoja dažādu informāciju un gadījumu pētījumus un sniedza piemērus par to, kā tiek īstenoti izpratnes veicināšanas pasākumi un ceļu satiksmes drošības kampaņas. Interesantu piemēru vidū ir šādi: i) Francijas visaptverošais valsts ziņojums⁷⁸, kurā risināts neatliekamais jautājums par motorizētu vardarbību un publiskās telpas koplietošanu starp dažādām ceļu lietotāju kategorijām un arī sniegti risinājumi; un ii) Maltas valsts mēroga kampaņa, kas aptver visas vecuma grupas un plašu ieinteresēto personu loku un ko vada valsts transporta regulators, un kurā iesaistīti radošās mākslas studenti⁷⁹. Vācijā ir plašs atbalsts kampaņām par pedālelektrovelosipēdu drošu lietošanu⁸⁰ un tādām iniciatīvām kā “ceļu satiksmes drošības diena” un drošas riteņbraukšanas veicināšana⁸¹, tajā skaitā mērķtiecīgām pārbaudēm bērniem⁸² un mācību kursiem vecāka gadagājuma cilvēkiem⁸³. Visbeidzot, Portugāle ir izstrādājusi valsts sistēmu veloapmācībai, kas vērsta uz skolām⁸⁴, un vairāk nekā 1000 skolām visā valstī ir nodrošinājusi vairāk nekā 20 000 velosipēdu un 2000 drošības komplektu.

Dažas dalībvalstis ir sākušas rīkoties, lai cīnītos pret velosipēdu zādzībām⁸⁵. Tā tas ir Francijā, kur jau 2021. gadā tika ieviests juridisks pienākums identificēt jaunus velosipēdus. 2025. gadā vairāk nekā 7 miljoniem velosipēdu Francijā bija identifikācijas marķējums⁸⁶. Beļģija 2024. gadā izveidoja platformu *MyBike*⁸⁷, – federālo un reģionālo valdību brīvprātīgu iniciatīvu par velosipēdu marķēšanu nolūkā novērst zādzības. Lai gan ir ziņots par dažām citām valsts vai vietējām marķēšanas un/vai reģistrācijas sistēmām, trūkst visaptveroša pārskata par šo jautājumu visu dalībvalstu mērogā.

⁷⁶ Izsludināšana: 2025. gada 16. septembris – priekšlikumu iesniegšanas termiņš: 2026. gada 20. janvāris: temats [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: riteņbraucēju, gājēju un mikromobilitātes ierīču lietotāju drošība](#).

⁷⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices, Final Report* (Pētījums par saskaņotu noteikumu nepieciešamību, lai atbalstītu mikromobilitātes pieaugumu un lielāku ceļu satiksmes drošību individuālām mobilitātes ierīcēm), galīgais ziņojums, 2024. gads, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

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

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

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

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

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

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

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate \(Velotransporta stratēģijas Eiropā: panākts progress, bet jāpaātrina temps\) – ECF](#).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

7. VI NODAĻA. KVALITATĪVU DARBVIETU UN PASAULES KLASES EIROPAS VELOINDUSTRIJAS ATTĪSTĪBAS ATBALSTĪŠANA

2024. gada ziņojumā par ES mobilitātes industriālās ekosistēmas pārkārtošanās plānu⁸⁸ ir norādīts, ka mobilitāte ir svarīga industriāla ekosistēma. Līdztekus autobūvei, ūdens transportam un dzelzceļam pārkārtošanās plānā pirmo reizi ir ietverta velotransporta nozare. Ziņojumā uzsvērts, kā ES velotransporta vērtības ķēde – ražošana, veloinfrastruktūra, velotūrisms, velosipēdu noma, veloloģistika un citi pakalpojumi – nodrošina 1,3 miljonus darbvieta un 21 miljardu EUR no Eiropas Savienības IKP. ES velotransporta piegādes ķēde aptver vairāk nekā 1000 mazo un vidējo uzņēmumu⁸⁹.

Komisija atzinīgi novērtēja ieinteresēto personu solījumus: i) samazināt ar velosipēdu un elektrisko velosipēdu ražošanu saistīto vides un klimatisko pēdu, ii) noteikt mērķrādītājus un īstenot ilgtspējīgu praksi un iii) atbalstīt velobraukšanu kā dzīvotspējīgu un ilgtspējīgu pārvietošanās veidu. Valstu, reģionālās un vietējās iestādes apņēmas investēt velosipēdu un citu individuālo mobilitātes ierīču stāvvietās, – tie ir tikai daži piemēri. Uzņēmumi piedāvā atbalstīt profesionālo apmācību, īstenot pasākumus jaunu talantu piesaistei un sākt apmācības programmas sievietēm velotransporta nozarē.

Saskaņā ar ieinteresēto personu un nozares datiem⁹⁰ 2022. gadā tika pārdoti 20 miljoni velosipēdu, no kuriem 5,5 miljoni bija elektriskie velosipēdi, 15,3 miljoni tika montēti ES, un 45–50 % no visiem komponentiem ir ražoti Eiropā.

Saskaņā ar Eurostat 2024. gada ziņojumu⁹¹ 2023. gadā ES tika ražoti 9,7 miljoni velosipēdu, kas ir par 24 % mazāk nekā 2022. gadā, kad tika saražoti 12,7 miljoni velosipēdu. Lielākā velosipēdu ražotāja 2023. gadā bija Portugāle ar 1,8 miljoniem vienību, pēc tam ierindojās Rumānija (1,5 miljoni), Itālija (1,2 miljoni) un Polija (0,8 miljoni). Dati liecina, ka 14 no 17 ziņotajām valstīm ES laikposmā no 2022. līdz 2023. gadam samazinājās velosipēdu ražošanas apjoms. Nozari ir būtiski ietekmējuši tādi faktori kā ražošanas izmaksu pieaugums, pastāvīgie piegādes ķēdes traucējumi un ekonomiskā nenoteiktība. 2023. gadā ES eksportēja velosipēdus (gan elektriskos, gan neelektriskos) 1,03 miljardu EUR vērtībā, kas ir par 10 % mazāk nekā 2022. gadā. Importa vērtība bija 1,98 miljardi EUR, kas ir par 21 % mazāk nekā 2022. gadā⁹².

ES ir pasaules līdere velosipēdu koplietošanā un ar velobraukšanu saistītu pakalpojumu (piemēram, abonēšanas pakalpojumu, remonta vai velotūrisma) izstrādē. Tomēr ieinteresētās personas joprojām ziņo par būtiskām problēmām saistībā ar cenu noteikšanu (piemēram, velosipēdi un elektriskie velosipēdi, kas ražoti trešās valstīs, var būt par 30–70 % lētāki, daļēji pateicoties valsts subsīdijām).

ES tirdzniecības aizsardzības instrumenti (t. i., antidempinga, antisubsidēšanas un pret apiešanu vērsti pasākumi) ir palīdzējuši aizsargāt ES rūpniecību no negodīgas tirdzniecības prakses un negodīgas konkurences. Lai sniegtu ekonomisku pamatojumu velotransporta ieguldījumam ilgtspējīgā transportā, ir veikti pētījumi, kuros galvenā uzmanība pievērsta konkrētām dalībvalstīm. Tie ietver pētījumu par velotransporta ekonomiku Beļģijā⁹³ un

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

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(CONEBI 2023. gada ziņojums par nozari un tirgu\) \(BIMP\)](#).

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast \(ES un Apvienotās Karalistes tirgus un rūpniecības prognoze\)](#).

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

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

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

pētījumu, kurā novērtēts pašreizējais stāvoklis un tendences Nīderlandes velotransporta nozarē⁹⁴.

Vērtīgs piemērs nozares atbalstam valsts līmenī ir Francija: programmas “Francija 2030” ietvaros uzaicinājums iesniegt projektus sniedz atbalstu velosipēdu ražošanas nozares centieniem ražot velosipēdus un ar tiem saistīto aprīkojumu Francijā⁹⁵. Francija ir izveidojusi arī iniciatīvu “*Filière vélo*”⁹⁶. Šī iniciatīva, kas apvieno apvienības un ekonomikas, institucionālās un teritoriālās ieinteresētās personas, veicina kopīgu redzējumu un pasākumus ar mērķi palīdzēt attīstīt dažādus velotransporta nozares uzņēmējdarbības segmentus visos Francijas reģionos.

8. VII NODAĻA. MULTIMODALITĀTES UN VELOTŪRISMA ATBALSTĪŠANA

Multimodalitāte ir daļa no ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes pamatprincipiem. Deklarācijā ir uzsvērtā velobraukšanas būtiskā loma multimodālās savienotības uzlabošanā, arī tūrisma kontekstā, sevišķi apvienojumā ar vilcieniem un autobusiem, gan pilsētās, gan lauku apvidos. Multimodālu risinājumu veicināšana, ko veic, integrējot riteņbraukšanu ar citiem transporta veidiem, pēdējos gados ir paredzēta vairākās likumdošanas un politikas iniciatīvās. Pārskatītajā regulā par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem⁹⁷ ir ietverti jauni un uzlaboti noteikumi par velosipēdu pārvadāšanu vilcienos. Tajā arī noteikts, ka, sākot no 2025. gada jūnija, jaunu un nozīmīgi modernizētu vilcienu iepirkuma procedūrās ir jāiekļauj prasība par vismaz četrām īpašām vietām nesalokāmu (ne tikai salocītu) velosipēdu pārvadāšanai⁹⁸. Dalībvalstis var arī nolemt dažiem pakalpojumu veidiem kā minimālo noteikt lielāku skaitu nekā četras vietas. Šie noteikumi attiecas uz visiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem ES⁹⁹.

Tūrisma nozares pārkārtošanās plānā¹⁰⁰ īpaša uzmanība pievērsta ilgtspējīgai mobilitātei, arī velobraukšanai. Jaunākajā izvērtējuma ziņojumā ir izklāstīts izmērāms progress tā īstenošanā: vairāki ieinteresēto personu un reģionālo un vietējo iestāžu sniegtie solījumi attiecas uz pasākumiem, kas saistīti ar velotransportu, piemēram, reģionālās un vietējās pārvaldes iestādes izstrādā un pilnveido veloinfrastruktūru un uzlādes stacijas, NVO nosaka konkrētus mērķrādītājus aktīvas un ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai, īpaši velotūrisma jomā¹⁰¹. Pašlaik tiek izstrādāta ES ilgtspējīga tūrisma stratēģija, kas tiks publicēta 2026. gadā: tās mērķis ir veidot konkurētspējīgu, ilgtspējīgu un iekļaujošu tūrisma modeli, un starp citām prioritārām jomām tā pievērsīsies arī ilgtspējīgai mobilitātei.

Valstu līmenī *EGUM* spēja atrast iedvesmojošus piemērus multimodālās savienotības un velotūrisma jomā. Čehijas partnerība pilsētu mobilitātei kopā ar Čehijas Transporta ministriju īsteno divējādu pieeju multimodalitātes un velotūrisma atbalstam. Izmantojot Donavas reģiona

⁹⁴ Nīderlandes velosipēdu nozares starptautisko ienākumu potenciāls: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](#).

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

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija) (OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi savos velosipēdu pārvadāšanas plānos var noteikt citu skaitu. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nolemj izstrādāt šādus plānus, tiem būtu jāapspriežas ar sabiedrību.

⁹⁹ Tomēr dalībvalstis var nolemt atbrīvot pilsētas un piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus no šiem īpašajiem noteikumiem par velosipēdu pārvadāšanu vilcienos. Tikai sešas dalībvalstis paziņoja Komisijai par pilnīgu (AT, HU, PT, RO, SK) vai daļēju (FR) atbrīvojumu no šiem noteikumiem attiecībā uz minētajiem pakalpojumiem: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

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

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

projektu “Active2& Public Transport” (A2PT)¹⁰², tās strādā, lai uzlabotu sinerģiju starp velotransportu un sabiedrisko transportu visā reģionā. Tas tiek darīts, uzlabojot iespējas velosipēdu pārvadāšanai autobusos un vilcienos, modernizējot drošas stāvvietas transporta mezglos un atbalstot velobraukšanas karšu tiešsaistes portālu, kurā apkopotas pašvaldības ar drošu transporta maršrutu tīklu, kas piemērots velosipēdistiem darbam, izglītībai, izklaidei vai tūrismam. Spānijas Transporta un ilgtspējīgas mobilitātes ministrija nesēn ir piešķīrusi 10 miljonus EUR pašvaldībām jaunu publisku velosipēdu koplietošanas shēmu īstenošanai un esošo shēmu paplašināšanai¹⁰³. Francijā ieinteresētās personas izstrādāja valsts stratēģiju velotūrismam¹⁰⁴. Vācijā, izmantojot īpašu finansēšanas programmu, federālā valdība atbalsta dažādus pasākumus, kas sabiedrisko transportu savieno ar velobraukšanas maršrutiem visā valstī. Tie ietver drošas stāvvietas privātiem velosipēdiem centrālajās sabiedriskā transporta stacijās un pieturās¹⁰⁵.

9. VIII NODAĻA. UZLABOT VELOBRAUKŠANAS DATU VĀKŠANU

Pašreizējais ES mēroga datu trūkums par velobraukšanu apvienojumā ar saskaņotas datu vākšanas un progresu uzraudzības metožu trūkumu rada ievērojamu zināšanu trūkumu.

ES finansēts pētījums par Eiropas Savienības velotransporta infrastruktūras pašreizējo stāvokli un iespējamo attīstību (pētījums “Cycling Counts”) ir vērsts uz to, lai izstrādātu **ES mēroga atsaucēs rādītājus veloinfrastruktūrai**. Pētījumā ir izklāstīta metodika datu vākšanai par velobraukšanu un progresu uzraudzībai četrās dimensijās: velosipēdu tīkls, velosipēdu izmantošana, velosipēdistu drošība un ar velobraukšanu saistīti pakalpojumi. Provizorisks rezultāti līdz šim ir ļāvuši apzināt vairāk nekā **900 000 km garu veloceļu un velojoslu tīklu ES līmenī**¹⁰⁶. Šķiet, ka pētījums apstiprina arī lielās atšķirības starp apzinātajām valsts, reģionālajām un vietējām datu kopām attiecībā uz infrastruktūras ģeogrāfisko pārklājumu un kvalitātes parametriem. Velobraukšanas dati valsts, reģionālā un vietējā līmenī ir sadrumstaloti. Tas ietekmē datu kvalitāti un būtiski ietekmē sadarbību un datu izmantojamību dažādās platformās. Konstatējumi uzsver nepieciešamību pēc standartizētas metadatu prakses, kas ļautu atvieglot datu integrāciju un saskaņošanu, un galu galā nepieciešamību nodrošināt visaptverošu un konsekventu datu kopu izmantojamību visā ES. Tāpat pētījumā ir apzināti 18 dalībvalstu (no kopumā 27 dalībvalstīm) pūliņi izveidot valsts standartus, platformas un datu kopas veloinfrastruktūras datiem. Tas liecina, ka ir vajadzīgi norādījumi, sadarbība un saskaņošana arī ES līmenī.

Šis darbs lielā mērā balstās uz Eurostat pastāvīgajiem centieniem un ir to sastāvdaļa – gan attiecībā uz velobraukšanas statistikas un datu vākšanas uzlabošanu, gan uzlabotu ar velobraukšanu saistītu definīciju un rādītāju izstrādi. 2024. gadā Eurostat sadarbībā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisiju (ANO EEK) un Starptautisko transporta forumu sāka pārskatīt vienoto anketu un transporta statistikas glosāriju. Darbā tika ņemti vērā tādi jautājumi kā, piemēram, kā vākt statistiku par aktīvo un koplietošanas mobilitāti, kā definēt, kas ir “veloinfrastruktūra”, un kā apkopot salīdzināmus velobraukšanas

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

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

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

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

¹⁰⁶ Svarīgākie rezultāti ES līmenī: 303 346 km veloceļu, 30 080 km velojoslu un 581 021 km velotransportam piemērotas jauktās satiksmes joslas: kopējais tīkla garums: 914 447 km.

datus. Vienotā anketa pašlaik tiek atjaunināta, lai iekļautu mainīgos lielumus par dažādiem veloinfrastruktūras veidiem, kas jāvēl no 2026. gada. Tiek pieņemtas arī atjauninātas dažādu veloinfrastruktūras veidu definīcijas, kas līdz 2025. gada beigām tiks publicētas transporta statistikas glosārijā sestajā izdevumā.

Paredzams, ka ar velobraukšanu saistītie dati kļūs pieejamāki, pateicoties tam, ka saskaņā ar TEN-T regulu tiek īstenota deleģētā regula attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu (*MMTIS*)¹⁰⁷ un drīzumā tiks īstenota arī īstenošanas regula par pilsētu mobilitātes rādītājiem (*UMI*). *MMTIS* regulā ir iekļauts pienākums nodrošināt, ka informācija par visiem regulāro pārvadājumu veidiem, transportu pēc pieprasījuma un individuāliem transportlīdzekļiem ir pieejama, izmantojot valstu piekļuves punktus (*NAP*)¹⁰⁸. Minētais pienākums attiecas uz datiem, kas jau pastāv digitālā formātā, arī uz datiem ar velobraukšanu saistītiem datiem. Komisija atbalsta centienus uzlabot datu pieejamību, izmantojot *NAP*, saistībā ar *NAPCORE*¹⁰⁹, ko līdzfinansē no Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta. *NAPCORE* aptverto tematu vidū ir dati par velostāvvietām, reāllaika riteņbraukšanas dati un veloinfrastruktūras dati.

Pasākumos veloinfrastruktūras un mobilitātes plānošanas jomā saskaņā ar Eiropas standartizācijas 2025. gada ikgadējo Savienības darba programmu (*AUWP*)¹¹⁰ īpaši ir ietverta Eiropas standartu izstrāde velotransporta tīklam nolūkā atbalstīt maršrutu plānošanu reāllaikā. Šādi pasākumi arī optimizē veloinfrastruktūru un uzlabo satiksmes pārvaldību, standartizējot datus par velotransporta tīkliem, velosipēdu stāvvietām un velosipēdistu uzvedību.

EGUM apzināja dažādus valsts pasākumu veidus, kas veicina izpratni par velobraukšanas tendencēm, infrastruktūru un lietotāju uzvedību, arī jaunas datu kopas, pētījumus un rīkus, kas palīdz sistemātiski uzlabot datu vākšanu un analīzi. Piemēram, Zviedrijas Transporta pārvalde (*Trafikverket*) publicēja ziņojumu¹¹¹, kurā apkopoti esošie valsts dati par velobraukšanas attīstību pēdējos gados. Tas sniedz skaidrāku priekšstatu par velobraukšanas izmantošanas tendencēm, infrastruktūras pieejamību un drošību, un tādējādi sniedz informāciju uz pierādījumiem balstītas politikas veidošanai valsts līmenī. Noderīgas atziņas tika gūtas arī no diviem ES finansētiem projektiem, kas vērsti uz viedu velobraukšanu: *MegaBITS*¹¹² un *MERIDIAN*¹¹³. Minētajos projektos tika izstrādāts Eiropas viedas velobraukšanas ceļvedis¹¹⁴, kas nodrošina datus balstītu stratēģiju, kura vērsta uz digitālo rīku integrēšanu veloinfrastruktūrā un politikā visas ES mērogā.

10. SECINĀJUMI

Eiropas deklarācija par velobraukšanu ir būtisks atskaites punkts ceļā uz velobraukšanas nozīmes atzīšanu ES transporta politikā. Lai gan daudzas no šajā ziņojumā aprakstītajām

¹⁰⁷ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2024/490 (2023. gada 29. novembris) par grozījumiem Deleģētajā regulā (ES) 2017/1926, kas papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu (OV L, 2024/490, 13.2.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

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

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Eiropas standartizācijas 2025. gada ikgadējā Savienības darba programma (C/2025/1818): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:C:202501818>.

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

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

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

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

iniciatīvām un piemēriem nevar viennozīmīgi identificēt kā tiešu deklarācijas rezultātu, pasākumu skaits un daudzveidība liecina par pieaugošo tempu un to, ka arvien vairāk tiek atzīta pozitīvā atdeve, kas saistīta ar velobraukšanas politiku un pasākumiem.

Lai gan vēl ir pārāgi novērtēt deklarācijas ilgtermiņa ietekmi, jau ir konstatētas daudzsološas tendences. Turpinot uzraudzību ES, valstu un vietējā līmenī, deklarācijā noteikto principu turpmāka īstenošana, visticamāk, dos vēl pozitīvākus rezultātus nākotnē. Tas ļaus ātri sasniegt mobilitāti, kas ir ilgtspējīgāka, pieklūstamāka, cenas ziņā pieejamāka, drošāka un veselīgāka, tā radot augstu pievienoto vērtību ES un tās ekonomikai.

Tiek plaši novērtēta īpašu platformu izveide velobraukšanas pieredzes un paraugprakses apmaiņai starp dalībvalstīm, izmantojot nesen izveidotos valstu velobraukšanas kontaktpunktus, un ar ieinteresētajām personām, izmantojot ekspertu grupu pilsētmobilitātes jautājumos. Šādas iniciatīvas, visticamāk, radīs auglīgu sadarbību.

Nevienādi panākumi ir gūti, īstenojot saistības, kas noteiktas katrā no deklarācijas astoņām nodaļām. Īstenošana ir krietni pavirzījies uz priekšu attiecībā uz velobraukšanas politiku, infrastruktūru un investīcijām. Tas ir saistīts ar īstenošanas ilgtermiņa raksturu un labu praksi, kas jau pastāv vairākās dalībvalstīs, un līdz šim gūto pieredzi.

Tomēr darāmā vēl ir daudz.

Lielākajā daļā dalībvalstu ir ieviesta velobraukšanas politika un pasākumi, un pārējās dalībvalstīs tiek mudinātas rīkoties tāpat. Turklāt tās visas tiek aicinātas pilnībā izmantot pieejamās ES finansējuma iespējas, piemēram, Sociālo klimata fondu.

Uzmanība jāpievērš šādām ES veloinfrastruktūras uzlabošanas jomām: i) veloloģistikas infrastruktūra (piemēram, mikromezgli), ii) drošu velosipēdu stāvvietu risinājumi, iii) uzlādes infrastruktūra ēkās, iv) infrastruktūra velosipēdu pārvadāšanai vilcienos un v) veloinfrastruktūras vispārējā drošība. Lai krasi samazinātu bojāgājušo un ievainoto skaitu velosipēdistu vidū, liela nozīme ir drošības uzlabošanai, piemēram, projektējot infrastruktūru un stingrāk panākot izpildi. Turklāt veloinfrastruktūras projektēšanā būtu jāņem vērā arī veloinfrastruktūras pielāgošana klimata pārmaiņām.

Pirmais solis, kā padziļināt izpratni par aktuālajiem jautājumiem un novērtēt, vai kopīga un koordinēta rīcība ES līmenī dotu pievienoto vērtību, būtu izveidot pārskatu par pasākumiem, kuri vērsti pret velosipēdu zādzībām.

Pastāvīgam un regulāram progresu novērtējumam būtu vajadzīga visaptverošāka un sistemātiskāka datu vākšanas un uzraudzības prakse ar strukturētu publisko iestāžu, ieinteresēto personu un nozares ieguldījumu. Turklāt būtiska nozīme būs velobraukšanas datu sniegšanai, kas noteikta Delegētajā regulā 2024/490 (*MMTIS*). Veloinfrastruktūras attīstības uzraudzībā Eiropā liela nozīme būs “Cycling Counts” pētījuma rezultātu izmantošanai.

Visbeidzot, lai ievērojami paātrinātu progresu, lielāka uzmanība jāpievērš arī tādiem tematiem kā iekļautība un ciešāka saikne ar nozari.