



Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā

Pasūtītājs: VAS "Latvijas Valsts ceļi"

Reģistrācijas Nr.40003344207

Adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050

Kontaktpersona: Projektu vadītājs Aigars Puķītis

Izpildītājs: SIA "Enviroprojekts"

Reģistrācijas Nr.40003683283

Adrese: Mazā Nometņu iela 31, Rīga, LV-1002

Kontaktpersona: valdes loceklis Pēteris Blumats



Rīga, 2019



Saturs

Saīsinājumi.....	4
Termini un apzīmējumi.....	4
Ievads.....	6
Pētījuma ierobežojumi.....	7
1. Esošā situācija.....	8
2. Veiktās socioloģiskās aptaujas datu ieguve un analīze.....	17
2.1. Socioloģiskās aptaujas metodika.....	17
2.2. Iegūto socioloģisko aptauju rezultātu analīze.....	17
2.3. Ārvalstu datu iegūšanas pieredze.....	23
3. Velosatiksmes infrastruktūras inventarizācija un izpēte.....	26
3.1. Pašvaldību anketu metodikas apraksts.....	26
3.1.1. Anketas struktūra un apkopojamā informācija.....	26
3.1.2. Anketas satura un atšķirīgu pašvaldību teritoriju sasaiste.....	27
3.2. Iegūto pašvaldību anketu rezultātu analīze.....	27
3.2.1. Velosatiksmes un ar to saistītā infrastruktūra.....	28
3.2.2. Sporta un veselību veicinoši velosatiksmes infrastruktūras objekti.....	36
3.2.3. Velotūrisma objekti un infrastruktūra.....	43
3.2.4. Īstenotie un plānotie projekti.....	45
3.2.5. Sadarbības saites.....	45
3.3. Valsts velosatiksmes infrastruktūra.....	47
3.3.1. Esošā LVC velosatiksmes infrastruktūra.....	47
3.3.2. Plānotā infrastruktūra.....	48
4. Labās prakses piemēri Latvijā un ārzemēs velosatiksmes integrēšanai kopējā transporta sistēmā.....	49
4.1. Velosatiksmes infrastruktūra.....	49
4.1.1. Velojosla.....	50
4.1.2. Nodalīta velojosla.....	50
4.1.3. Gājēju un velosipēdu ceļš.....	50
4.1.4. Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.....	51
4.1.5. Velosipēdu ceļš.....	51
4.1.6. Veloiela.....	52
4.1.7. Krustojumu pārbūve/uzlabojumu veikšana.....	52
4.1.8. Velosatiksmes divlīmeņu šķērsojums.....	53



4.1.9. Dzīvojamās zonas un lēnās satiksmes zonas pilsētā	53
4.2. Velosipēdu koplietošana	53
4.3. Velonovietnes.....	54
4.3.1. Velonovietnes.....	54
4.3.2. Velostāvparki.....	54
4.4. Integrēta plānošana un attīstība.....	55
4.4.1. Velosatiksmes datu ieguves punkti	56
4.4.2. Bērnu apmācību laukumi.....	57
5. Ekonomisko (monetāro) labumu novērtējums	58
5.1. Sociāli-ekonomiskās analīzes būtība	58
5.2. Sociāli-ekonomiskās analīzes problemātika	58
5.3. Sociāli-ekonomiskā analīze	59
5.3.1. Sociāli-ekonomiskās analīzes nosacījumi	60
5.3.2. Indikatīvo investīciju aprēķins velosatiksmes infrastruktūras attīstībai	61
5.3.3. Iespējamie CO ₂ emisiju samazinājuma apjomi	63
5.3.4. Investīciju indikatoru aprēķins	66
6. Priekšlikumi	68
6.1. Dati.....	68
6.2. Infrastruktūra	69
6.2.1. Nacionālas nozīmes veloceļu trašu izpētes	69
6.2.2. Velosatiksmes infrastruktūras izbūve pilsētvidē	72
6.2.3. Velosatiksmes infrastruktūras izbūve ap mobilitātes punktiem	72
6.3. Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam	74
7. Secinājumi.....	75
8. Izmantotie informācijas avoti	77



Saīsinājumi

B/C	Ieguvumu un izmaksu rādītājs
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
ENPV	Ekonomiskā ieguldījuma tīrā pašreizējā vērtība (economic net present value)
ERR	Ekonomiskā ieguldījuma iekšējā ienākumu norma (economic internal rate of return)
ES	Eiropas Savienība
ES fondi	Eiropas Savienības struktūrfondi un Kohēzijas fondi
IIA	Izmaksu ieguvumu analīze
IRR	Iekšējās ienākumu normas
LVC	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts ceļi"
MK	Ministru Kabinets
MS	Modālais sadalījums
NPV	Tīrā pašreizējā vērtība
Plāns	Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020.gadam
PMLP	Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
Vadlīnijas IIA veikšanai	DG REGIO izstrādātās vadlīnijas investīciju projektu ieņēmumu izdevumu analīzes veikšanai
VBG	Vidējais brauciena garums katram transporta veidam

Termini un apzīmējumi

Termins	Skaidrojums
Gājēju un velosipēdu ceļš	Atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta gājējiem un braukšanai ar velosipēdu un apzīmēta ar 419. vai 421. ceļa zīmi.
Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš	Atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta jauktai gājēju un velosipēdu satiksmei un apzīmēta ar 417. ceļa zīmi



Termins	Skaidrojums
Rekomendējošā velojosla	Vieta uz apdzīvotas vietas ielas (autoceļa) brauktuves, kur ar secīgi izvietotiem brauktuves apzīmējumiem autovadītājiem tiek atgādināts par velosipēdistu līdzdalību ceļu satiksmē.
Velobūve	Velosatiksmes būve (velosipēdu ceļš, velojosla, gājēju un velosipēdu ceļš, arī kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš), kas izveidota ar būvpasākumiem, ceļa horizontālajiem apzīmējumiem un/vai satiksmes regulēšanas pasākumiem atdalītai velosatiksmei.
Velojosla	Josla uz brauktuves, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdu un no citu transportlīdzekļu satiksmes atdalīta ar 920. ceļa apzīmējumu (tiek apzīmēta ar 941. ceļa apzīmējumu; var tikt apzīmēta ar 413. ceļa zīmi “Velosipēdu ceļš” un 824. ceļa zīmi “Transportlīdzekļa veids”).
Velomaršruts	Maršruts, kas izvēlēts, izplānots braukšanai ar velosipēdu. Velomaršruts var būt pa dažādās nozīmes ielām, ietvēm, velosipēdu ceļiem, parkiem, takām u. tml. Velomaršruts var būt speciāli apzīmēts vai brīvi izvēlēts.
Velonovietne	Iekārtota vieta, laukums, teritorija ar vairākiem velostatīviem velosipēdu novietošanai.
Velopārbrauktuve	Brauktuves daļa, kas paredzēta velosipēdistiem ceļa brauktuves šķērsošanai, apzīmēta ar ceļa horizontālajiem apzīmējumiem. Velopārbrauktuve var būt regulējama ar luksoforiem.
Velosatiksmē	Kopums, ko veido braukšanai ar velosipēdu paredzētā infrastruktūra, velomaršruti, velosatiksmes tīkls un velosipēdisti.
Velosatiksmes infrastruktūra	Visa veida satiksmes infrastruktūra un to apkalpojošās būves, kas ir speciāli radītas velosipēdistiem.
Velosatiksmes tīkls	Savstarpēji savienotu, drošu, tiešu un apzīmētu velomaršrutu kopums. Velosatiksmes tīkla būtiska sastāvdaļa ir velosatiksmes infrastruktūra, kas nepieciešama esošās velosipēdistu plūsmas vai perspektīvās velosipēdistu plūsmas organizēšanai.
Velosipēdu ceļš	Atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdiem un apzīmēta ar 413. ceļa zīmi “Velosipēdu ceļš” un 932. vai 941. ceļa apzīmējumu).
Velostatīvs	Konstrukcija, kas paredzēta, lai velosipēdu varētu stabili novietot stāvus vai uzkārtā veidā un pieslēgt pie statīva ar slēdzeni.
Velostāvparks	Publiska velosipēdu novietne, kurā velosipēdistam ir iespēja atstāt velosipēdu uz ilgāku laiku, lai pārsēstos citā transportā: sabiedriskajā transportā vai automašīnā.
Velosipēds	Transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai, izmantojot uz tā esošā cilvēka muskuļu spēku (izņemot invalīdu ratiņus). Velosipēds var būt aprīkots ar elektromotoru, kura jauda ir ne lielāka par 0,25 kW.



Ievads

Ar Ministru kabineta 2018.gada 14.augusta rīkojumu Nr.389 ir atbalstīts Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020.gadam, kurā viens no rīcības virzieniem: pētījuma veikšana par velosatiksmi valstī.

Darba mērķis ir visaptveroša pētījuma izstrāde par velosatiksmi valstī, ietverot datu iegūvi, apstrādi un analīzi, kas raksturo velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā un vides dimensijās.

Lai sasniegtu mērķi, tika noteikti veicamie uzdevumi:

1. Sadarbība ar vairākām iesaistītajām institūcijām: CSP, Ekonomikas ministriju, VARAM, Satiksmes ministriju, LVC un CSDD, izvērtējot tām pieejamos velosatiksmes un pārvietošanās paradumu raksturojošos datus.
2. Izvērtējot citu valstu pieredzi, iesaistītajām institūcijām pieejamos datus un nepieciešamības, noteikt un pamatot Latvijas situācijai atbilstošāko metodi atkārtoti iegūstamu un salīdzināmu velosatiksmes un pārvietošanās paradumu raksturojošu datu ieguvei.
3. Iegūt visaptverošus, pietiekamus un atkārtoti iegūstamus datus.
4. Veikt valstī esošo un plānoto velosatiksmes infrastruktūras projektu inventarizāciju un izpēti.
5. Sniegt pamatotus un pieejamajā finansējumā balstītus priekšlikumus.

Pētījuma uzdevumu izpildē apskatāmie jautājumi un sasniedzamie rezultāti ir:

- 1) datu apkopojums par:
 - lietošanas kārtībā esošu velosipēdu skaitu mājāsaimniecībās un to īpatsvaru uz 1000 iedzīvotājiem,
 - vidēji ar velosipēdu paveiktajiem kilometriem dienā,
 - braucieniem ar velosipēdiem un to īpatsvaru visos veiktajos braucienos (%),
 - veloinfrastruktūras nodrošinājumu (velosipēdu ceļu garumu u.c);
- 2) priekšlikumi turpmāko datu uzskaiti valsts mērogā;
- 3) priekšlikumi velosatiksmes attīstībai un tās integrēšanai kopējā transporta sistēmā izmantošanai nākamā perioda Transporta attīstības pamatnostādņu izstrādē.

Dokumenta izstrādē tika izmantota informācija no ES un Latvijas plānošanas dokumentiem, normatīvajiem aktiem, veiktajiem pētījumiem un vadlīnijām. Esošie dati iegūti sadarbībā ar CSP, VARAM, Ekonomikas ministriju, Satiksmes ministriju, LVC un CSDD un citiem avotiem.

Līgumdarbs “Pētījums par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā” tiek izpildīts atbilstoši 2019.gada 25.jūnija līgumam Nr.LVC2019/5.1/1/AC, kas



noslēgts starp darba Pasūtītāju – valsts akciju sabiedrību “Latvijas Valsts ceļi” – un darba Izpildītāju – SIA “Enviroprojekts”, piesaistot SIA “SKDS”, SIA “Reģionālie projekti” un SIA “IE.LA Inženieri”.

Socioloģiskajai aptaujai tika izmantota anketa, kas sastādīta, sadarbojoties SIA “SKDS” un SIA “Enviroprojekts”.

Velosatiksmei ir vairākas priekšrocības: netiek radīti sastrēgumi, izmantota degviela, emitēti izmeši vai citādi radīts gaisa un trokšņa piesārņojums, un tā pozitīvi ietekmē sabiedrības veselību. Tie ir tikai daži piemēri, kas apliecina velosatiksmes priekšrocības pār motorizēto transportu. Velosipēds ir īpaši piemērots pārvietošanās līdzeklis ikdienas lietošanai īsos (līdz 10 km) attālumos.

Velosatiksmes infrastruktūras un tās elementu integrēšana kopējā transporta sistēmā ir svarīga. Nepietiekamas gājēju un velosatiksmes infrastruktūras esamība starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām (līdz 10 km attālumā), jo īpaši starp blīvi apdzīvotām vietām, būtiski samazina iedzīvotāju mobilitātes iespējas un paildzina nokļūšanu līdz galamērķim, piem., darba vietām, tādējādi radot zaudējumus tautsaimniecībai.

Atbilstoši CSP veiktajai analīzei 2016.gadā 23% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietošanās vismaz vienu dienu nedēļā. Turpmāk, veicot Plāna rīcības, kas saistītas ar velosatiksmes normatīvās bāzes un standartu uzlabojumiem, vadlīniju izveidi pašvaldību starpsavienojumiem, pētījumiem, kampaņām un citiem pasākumiem, sagaidāms, ka velosipēdistu skaits valstī pieaugs, 2020.gadā 30% visu Latvijas iedzīvotāju ar velosipēdu pārvietojoties vismaz vienu dienu nedēļā. Tostarp paredzams, ka procentuālais (kopējā valsts iedzīvotāju skaitā) velosipēdistu īpatsvars, kas brauc vismaz piecas dienas nedēļā, palielināsies no 6% līdz 10% 2020.gadā, un velosipēdu ceļu kopgarums valstī un pašvaldībās palielināsies no 624 km līdz 700 km 2020.gadā.

Pētījuma ierobežojumi

Ārvalstu prakse liecina, ka, lai iegūtu maksimāli objektīvus, visaptverošus un pietiekamus datus gada griezumā, šāda līmeņa socioloģiskās aptaujas jāveic, iekļaujot visas sezonas, intervējot respondentus katru mēnesi, reizi vai divas ceturksnī, bet ar tādu sadalījumu, lai līdzīgs interviju skaits tiktu veikts katrā no gadalaikiem. Tikai šādā gadījumā būtu iespējams iegūt maksimāli objektīvus datus, kuru apjoms būtu visaptverošs un pietiekams, lai varētu veikt velosatiksmes un pārvietošanās paradumu analīzi pilsētvidē un ārpus apdzīvotām vietām visas Latvijas mērogā gada griezumā.

Ņemot vērā ierobežoto pētījuma veikšanas periodu, šis ir optimālais iespējamais pētījuma veikšanas variants, kas ļauj izdarīt tikai sākotnējus secinājumus un iegūt tendences par velosatiksmi Latvijā, jo izpētes datu ievākšana ir limitēta laika skalā. Turpmāk ir jāparedz atkārtot vai turpināt līdzvērtīgas izpētes un mērījumu veikšanu, iegūstot datus par visu Latviju gada un sezonu griezumā.



1. Esošā situācija

Mūsdienās dažādi pārvietošanās veidi sabiedrībai ir kļuvuši brīvi pieejami, būtiski pieaugusi sabiedrības labklājība un finanšu iespējas transporta līdzekļu vai brauciena biļešu iegādei. Līdz ar transporta intensitātes būtisku pieaugumu mainās arī sabiedrības gan iekšējās (dzīvesvietas teritorijā), gan ārējās (ārpus dzīvesvietas) mobilitātes paradumi. Dominējošo lomu mobilitātē šobrīd ieņem autotransports, jo līdz šim transporta attīstības joma valsts līmenī pamatā ir bijusi pakārtota autobraucēju vajadzībām un interesēm.

Atbilstoši ziņojumam “Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam”¹ šobrīd valsts politika tiek veidota tā, lai sasniegtu mērķi: *iedzīvotāju pārsēšanās no privātā autotransporta uz konkurētspējīgu, ērtu, drošu, uzticamu un integrētu sabiedrisko transportu veicinās sabiedriskā transporta pakalpojumu nozares attīstību un efektīvāku resursu izmantošanu, radot pieejamu multimodālu sabiedriskā transporta sistēmu. Pateicoties valsts ekonomikas attīstībai un dzīves līmeņa pieaugumam (investīcijas infrastruktūrā, drošībā), mainās arī sabiedrības paradumi, t.sk. attiecībā uz transportlīdzekļa ilgtermiņa izvēli priekšroku arvien vairāk dodot ātram, ērtam un finansiālām iespējām atbilstošam pārvietošanās veidam, kas bieži vien ir velosipēds vai cits mikromobilitātes rīks (skrejritenis, skrituļdēlis utt.). Pēdējos gados mikromobilitāte un tās sniegtie pakalpojumi attīstās ļoti strauji gan vietējā mērogā, gan globāli.*

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas viedokli² Latvija uzskata, ka velosatiksmē var būt efektīvas, ilgtspējīgas transporta sistēmas nozīmīga sastāvdaļa, un to vislabāk veicināt, projektējot pilsētu transporta infrastruktūru, kas katrā pilsētā ir individuāli risināms jautājums, uzsverot, ka velotransporta attīstība ir sabiedrībai nepieciešama un droša infrastruktūra ir viens no veidiem, kā piesaistīt iedzīvotājus aktīvam un veselīgam dzīvesveidam. Lai to izveidotu pēc iespējas labāku, projektēšanas laikā ir jāievēro šādi pamatprincipi: drošība, tostarp redzamība, priekšrocības zīmes, ātruma samazinājums bīstamajās vietās, velosatiksmes atdalīšana no pārējās satiksmes, tīkla nepārtrauktība, tiešums, pievilcīgums un komforts, t.i., pietiekams veloceļu platums, kvalitatīvs segums, papildus informatīvās zīmes un norādes.

Veiksmīgākai velosatiksmes integrēšanai nepieciešams īpašu uzmanību pievērst velosatiksmes infrastruktūras tīkla nepārtrauktībai, tā jebkuram velosipēdistam nodrošinot iespēju sasniegt vēlamu galamērķi. Plānojot nepārtrauktu velosatiksmes infrastruktūras tīklu, būtiski ir zināt un ņemt vērā galvenos iespējamus braucienus sākumpunktus, galamērķus un savienojamības iespējas ar citiem transporta veidiem,

¹ <https://likumi.lv/ta/id/301068-par-velosatiksmes-attistibas-planu-2018-2020-gadam>

² Informatīvais ziņojums “Par Eiropas Savienības neformālo Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomi 2015.gada 7.oktobrī”



īpaši sabiedriskā transporta tīkliem, lai velosipēdisti varētu veikt lielākus attālumus, daļēji izmantojot arī sabiedrisko transportu.³

Ņemot vērā iedzīvotāju, pašvaldību un valsts iniciatīvu, līdz šim ir izdevies izveidot dažādus velosatiksmes infrastruktūras objektus, kuru lietošanas intensitāte atspoguļo un pierāda, ka tieši šo transporta jomu turpmāk nepieciešams attīstīt valsts mērogā un tā ir būtiski vajadzīga sabiedrībai gan kā efektīvs transporta veids, gan kā izklaide un aktivitāte. Vairākās ES dalībvalstīs velosatiksmi pamatā organizē, nodalot autotransportu no velotransporta, speciāli tam izveidojot veloceļus un primāri radot drošību mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.

Viena no nozīmīgākajām pēdējās desmitgades tendencēm ES ilgtspējīgas transporta nozares attīstībā ir tautsaimniecības izaugsme caur velosatiksmes attīstības prizmu. Atbilstoši ES dalībvalstu pieredzei, velosatiksmes attīstība un tās nozīmes pieaugums kopējā transporta sistēmā pozitīvi ietekmē ne tikai pilsētvides kvalitātes uzlabošanu, bet arī tādus globālus aspektus kā emisiju samazināšana, energoefektivitāte, enerģētiskā neatkarība, mobilitāte, iedzīvotāju veselība, resursu taupība, inovācijas, ražošana, tūrisms, drošība, kultūra u.c..

Iepriekš velosipēdistu skaitu mērījumus Latvijā ir veikusi Eiropas Komisija: Eiropabarometrs (2011) un CSP (2014). Eiropabarometrā, kas ir neregulārs mērījuma veids, minēts, ka Latvijas iedzīvotāji, kuri norādījuši velosipēdu kā galveno pārvietošanās līdzekli ikdienā, ir 5-8%.⁴ Turpretī CSP publicētajos iedzīvotāju veselības apsekošanas rezultātos Latvijā⁵ 2016.gadā par laika posmu no 2014.gada septembra līdz 2015.gada februārim tika aptaujātas 7,1 tūkst. personas vecuma grupā no 15 līdz 75 gadiem. Aptaujas ietvaros tika noskaidrots, ka minimums vienreiz nedēļā un vismaz 10 minūtes dienā ar velosipēdu pārvietojas 23% Latvijas iedzīvotāju, vismaz 5 dienas nedēļā – 6%, bet katru dienu ar velosipēdu pārvietojas 3,4%.⁶

CSP sadarbībā ar SIA “Pricewaterhouse Coopers” veica pētījumu “Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017.gadā”⁷. Aptauja tika veikta no 2017.gada septembra līdz decembrim, tajā ar nejaušās gadījuma izlases metodi tika atlasīti 11 000 Latvijas iedzīvotāju vecumā no 15 līdz 84 gadiem. Aptaujas atbildētības līmenis bija 61,2% (6 732). Latvijā šādu aptauju, ievērojot Eurostat rekomendācijas par pasažieru mobilitātes statistiku, veica pirmo reizi.

³ Informatīvais ziņojums “Par Eiropas Savienības neformālo Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomi 2015.gada 7.oktobrī”

⁴ The Gallup Organization. (2011). Flash Eurobarometer 312 “Future of transport”. Brussels, EC

⁵ Iedzīvotāju veselības apsekojuma rezultāti, 2014

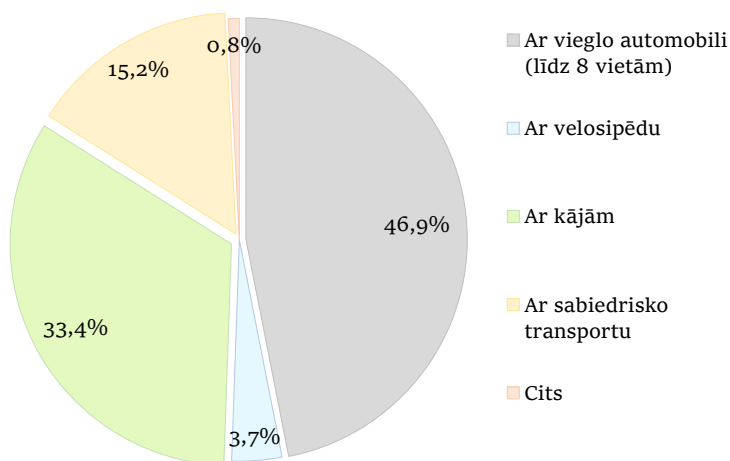
https://www.csb.gov.lv/sites/default/files/publication/2017-08/Nr%2022%20Iedzivotaju%20veselibas%20apsekojuma%20rezultati%20Latvija%20%2816_00%29%20LV.pdf

⁶ Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020.gadam, 2018; CSP Iedzīvotāju veselības apsekojuma rezultāti, 2016 <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/socialie-procesi/veseliba/meklet-tema/214-iedzivotaju-veselibas-apsekojuma-rezultati>

⁷ Apsekojuma “Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā” rezultāti, 2018. <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transport-turisms/transport/meklet-tema/357-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate>

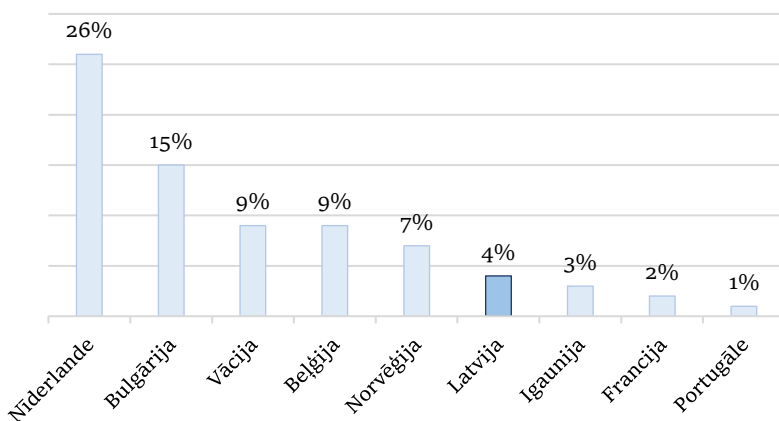


Pētījuma rezultāti rāda, ka Latvijas iedzīvotāji īsajos braucienos (<300 km) vidēji nedēļā ar velosipēdu pārvietojas 10,6 km attālumā, pavadot 55,2 minūtes un veicot 2,4 braucienus, kopumā atbilstot 3,7% visu pārvietošanās veidu. Pārvietošanās īsajos braucienos pēc galvenā transporta veida vislielākais īpatsvars ir vieglās automašīnas izmantošana (1.1.attēls).



1.1.attēls. Pārvietošanās īsajos braucienos (<300 km) pēc galvenā transporta veida, % (CSP)

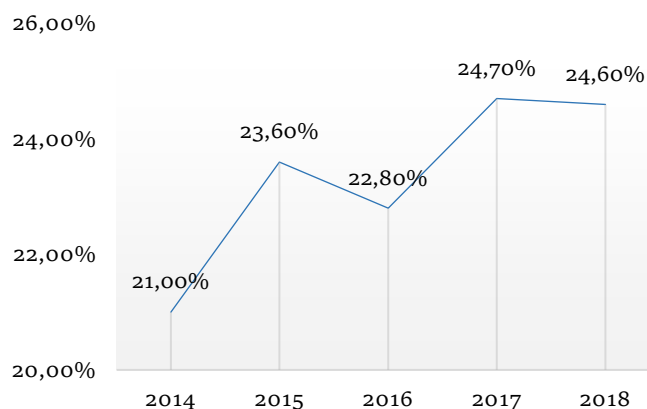
Šā paša pētījuma ietvaros tika veikts pārvietošanās uz darbu ar velosipēdu (%) starptautisks salīdzinājums par



starptautisks salīdzinājums par (1.2.attēls), norādot, ka Latvijā (4%) uz darbu ar velosipēdu pārvietojas par 85% mazāk nekā Nīderlandē (26%).

1.2.attēls. Pārvietošanās uz darbu ar velosipēdu (%) (CSP)

Viens no būtiskākajiem faktoriem, kas ietekmē izvēli izmantot velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli, ir zems CSNg risks un ātras, ērtas un drošas infrastruktūras esamība. Katru gadu, pieaugot velosipēdistu skaitam, arī CSNg uz Latvijas valsts ceļiem un ielām pieaug. Atbilstoši CSDD datiem par pēdējiem pieciem gadiem diennakts tumšajā un krēslainajā laikā ir palielinājies CSNg skaits ar velosipēdiem par 17% (1.3.attēls).

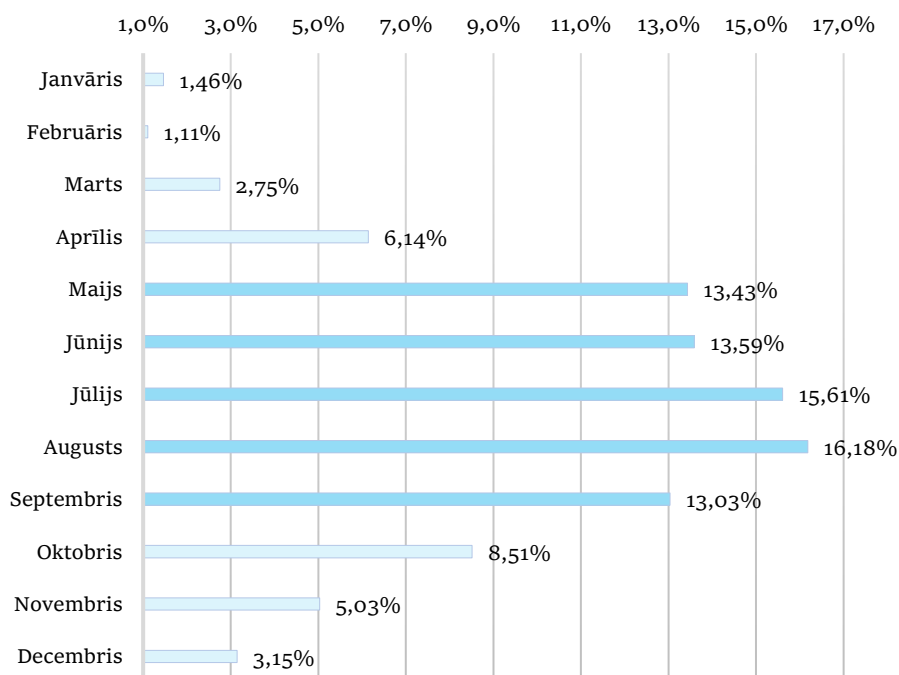


1.3.attēls. CSNg ar velosipēdiem tumšā un krēslā, %¹ (CSDD)



Iespējamie cēloņi šādai statistikai ir atsevišķas velosatiksmes infrastruktūras neesamība un slikti apgaismota kopējā satiksmes infrastruktūra.

Krasi visaugstākie CSNg skaita rādītāji gada griezumā pa mēnešiem ir tieši siltajā periodā: vēlā pavasarī, vasarā un agrā rudenī (no maija līdz septembrim ~72%), kad arī ir vislielākais velosipēdistu skaits uz ceļiem un ielām (1.4.attēls).



1.4.attēls. CSNg sadalījums gada griezumā (vidēji 2010. – 2018.gadam), % (CSDD)

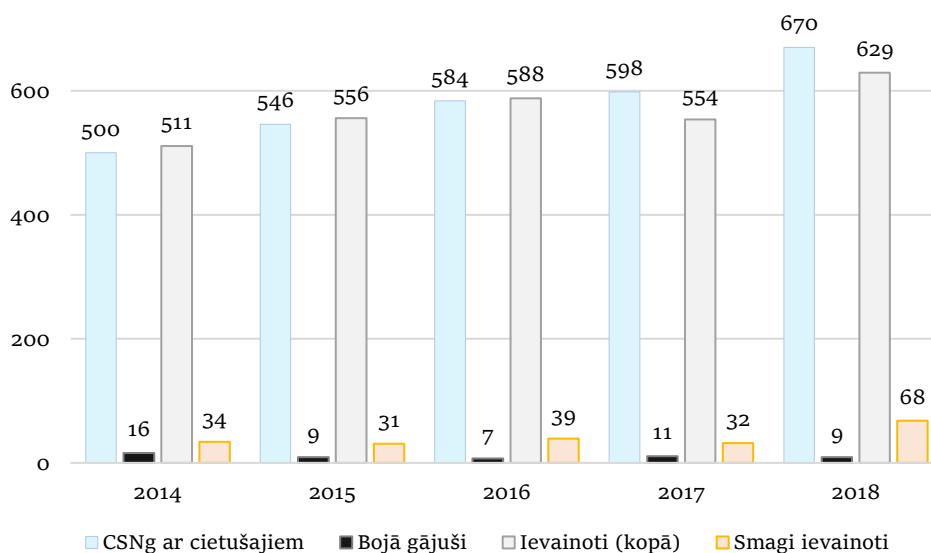
Diennakts periodā visvairāk (1/3 daļa, kas atbilst ~33%) CSNg, kuros iesaistīti velosipēdisti, ir no plkst. 16:00 līdz 20:00 jeb laika posmā, kad vairākumam iedzīvotāju beidzas darba diena un notiek lielākā cilvēku un transporta kustība. Nedēļas nogales dienās (sestdiena un svētdiena) registrēts divkārt mazāk CSNg, nekā darba dienās (1.1.tabula).

1.1.tabula. CSNg sadalījuma pa nedēļas dienām un plkst. (CSDD)

Plkst.	Pirmdiena	Otrdiena	Trešdiena	Ceturtdiena	Piektdiena	Sestdiena	Svētdiena	Kopā
00...02	-	3	3	1	2	1	1	11
02...04	-	-	-	1	1	4	2	8
04...06	1	2	2	-	1	-	2	8
06...08	5	12	10	12	4	-	4	47
08...10	10	21	11	9	5	5	4	65
10...12	2	8	9	7	13	7	6	52
12...14	22	14	14	11	12	9	11	93
14...16	8	13	10	11	17	7	4	70
16...18	20	18	14	28	16	10	9	115
18...20	15	23	11	26	17	6	9	107
20...22	7	12	12	10	7	8	8	64
22...24	4	2	5	6	5	8	-	30
Kopā	94	128	101	122	100	65	60	670

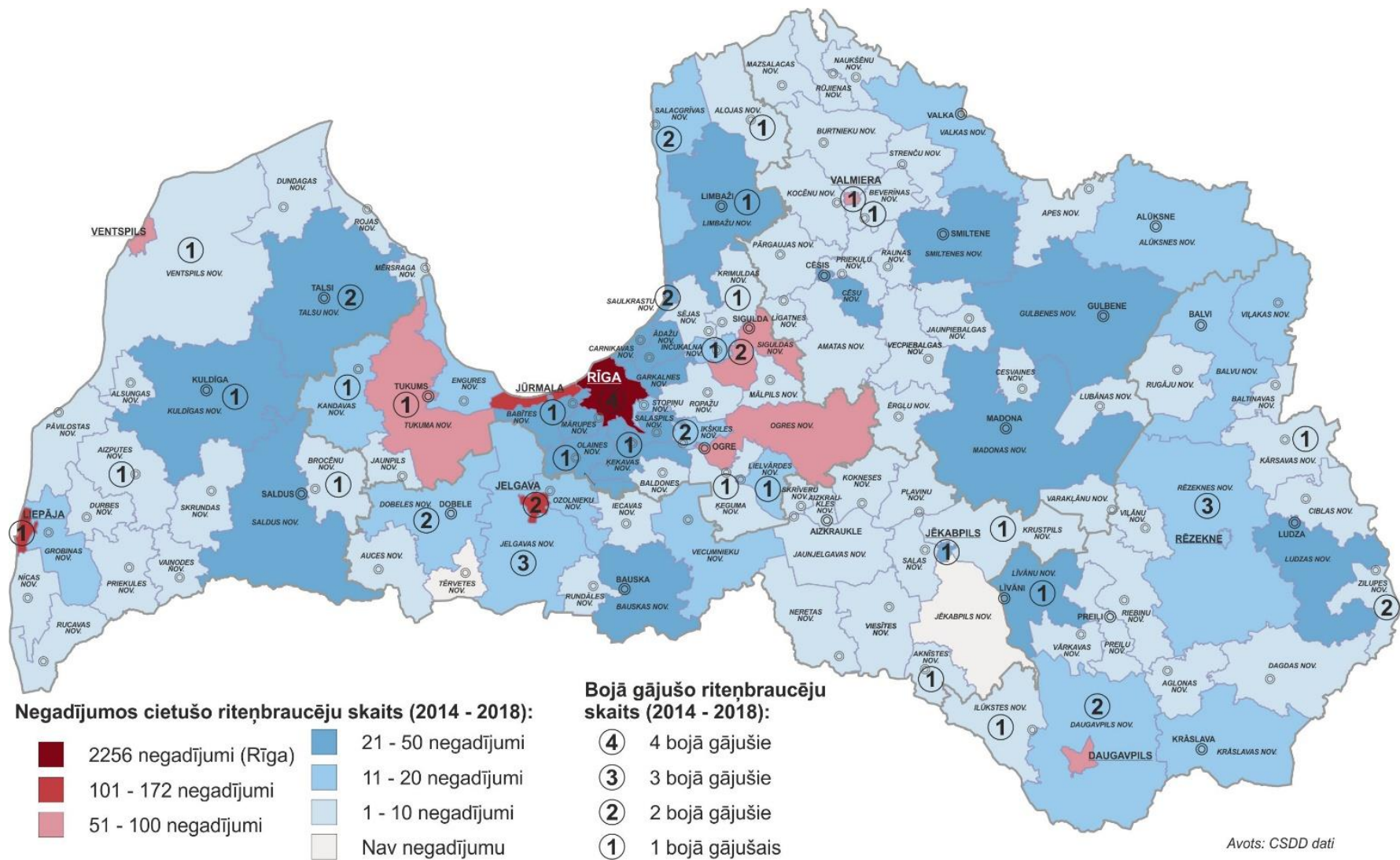


Kopējais CSNg skaits ar cietušajiem, kuros ir iesaistīt velosipēdisti, pēdējo piecu gadu laikā ir audzis par ceturtdaļu jeb 25%, bet ievainoto skaits – par ~19%. Pieaudzis par 50% ir smagi ievainoto skaits, bet bojā gājušo skaits ir mainīgs pēdējo piecu gadu laikā, visaugstāko rādītāju – 16 bojā gājušu velosipēdistu – sasniedzot 2014.gadā, bet zemākais rādītājs bijis 2016.gadā – 7 bojā gājušie (1.5.attēls).



1.5.attēls. CSNg ar velosipēdiem (CSDD)

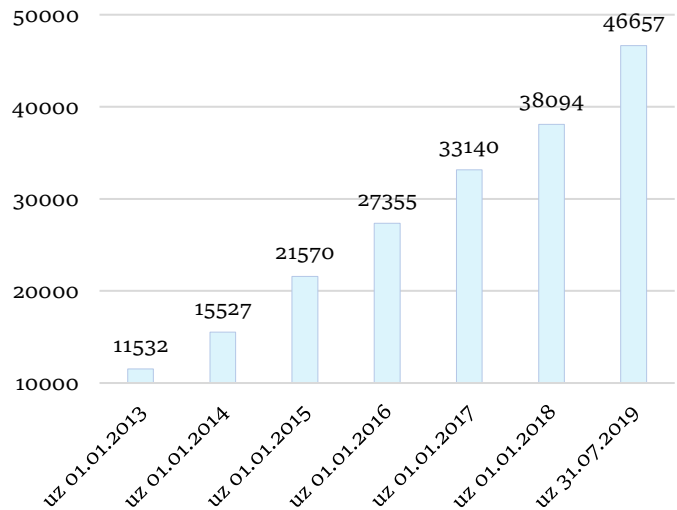
Pa novadiem telpisks attēlojums ar CSNg, kuros iesaistīts velosipēdisti, un sadalījums ar CSNg bojā gājušajiem laika posmā 2014.-2018.gadam sniegts 1.6.attēlā. Attēlā parādīts, ka visvairāk velosipēdistu cietuši CSNg pilsētās ar blīvāku teritorijas apdzīvotību, īpaši izceļot Rīgu ne tikai CSNg skaita ziņā, bet arī attiecībā uz bojā gājušajiem velosipēdistiem. Pēdējos piecos gados Latvijā reģistrēti 52 bojā gājuši velosipēdisti. No visām pašvaldībām Tērvetes un Jēkabpils novadā pēdējos piecos gados nav reģistrēts neviens CSNg ar velosipēdistiem. Latvijas mērogā visvairāk ir pašvaldību ar 1-10 CSNg ar velosipēdistiem.



1.6.attēls. Telpiskais attēlojums: CSNg ar velosipēdistiem un bojā gājušajiem velosipēdisti 2014.-2018.gadā (karte: SIA "Reģionālie projekti"; dati: CSDD)



Velosipēdus neuzskaita kopējā valsts transportlīdzekļu reģistrā, un to reģistrācija ir brīvprātīga. Tomēr kopš 2013.gada, kad jau bija reģistrēti 11 532 velosipēdi, to skaits 2019.gada jūlija beigās bija pieaudzis 4 reizes, un kopējais reģistrēto velosipēdu skaits sasniedza 46 657 (1.7.attēls). Tas nozīmē, ka laika posmā no 2013.gada 1.janvāra līdz 2019.gada 31.jūlijam tika reģistrēti 35 125 velosipēdi.



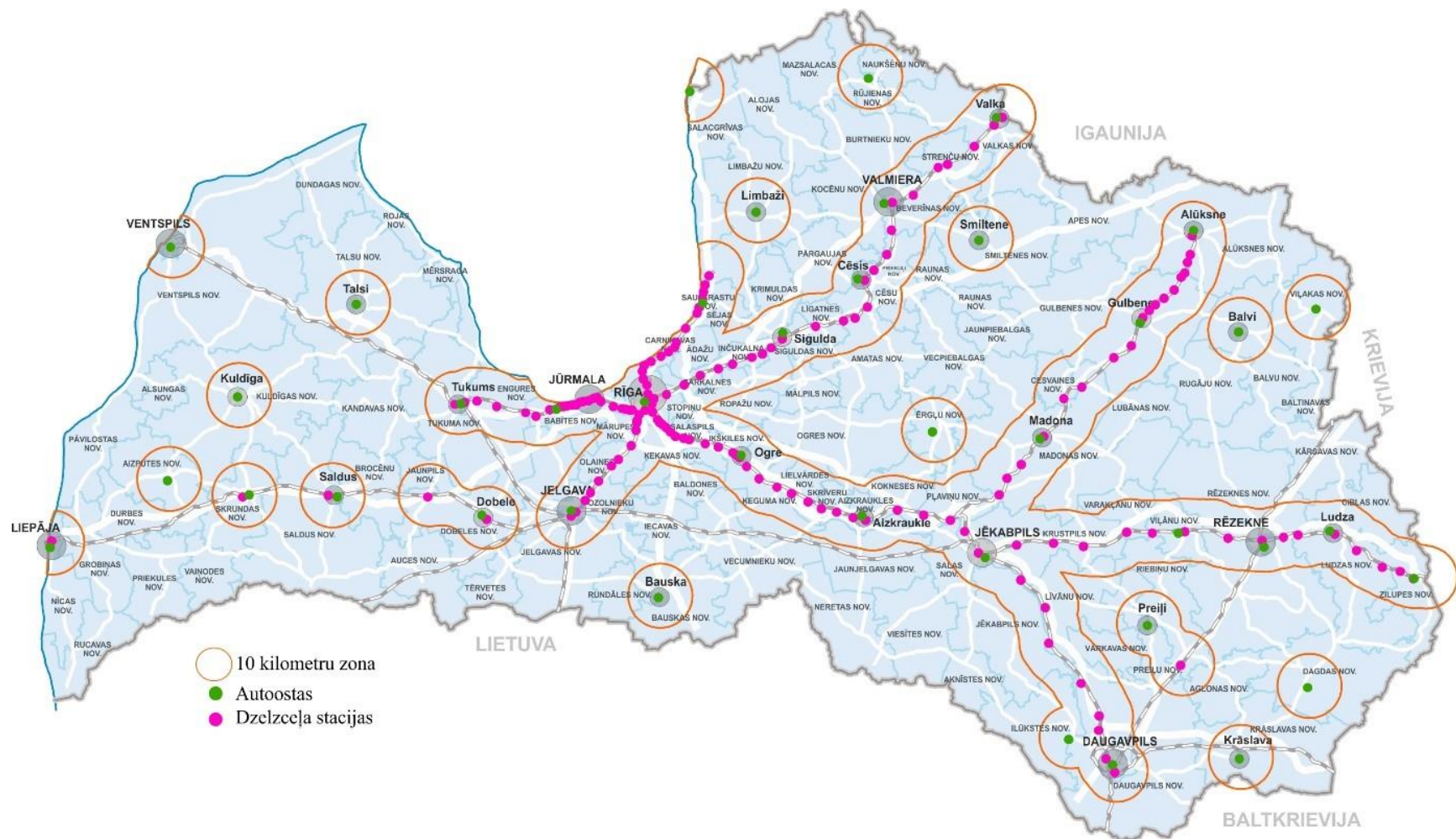
1.7.attēls. CSDD reģistrēto velosipēdu skaits (CSDD)

Visbiežāk velosipēdi tiek reģistrēti, lai palielinātu velosipēdu īpašnieku aizsardzību pret velosipēdu zādzībām.

Ņemot vērā, ka Latvijas pilsētās centri atrodas aptuveni līdz 10 km rādiusā, kas tiek uzskatīts par optimālu pārvietošanās attāluma un iekļaujas ceļa posmā uz/no darba vai cita galamērķa (t.sk. Rīgā 89% pilsētas iedzīvotāji dzīvo aptuveni 30 min (8 km) attālumā no galvaspilsētas centra un 42% dzīvo 20 min (5 km) attālumā⁸), Latvijas pilsētās un to piegulošajās teritorijās ir piemēroti apstākļi kvalitatīvas velosatiksmes infrastruktūras veidošanai. Patlaban tā ir izveidota fragmentāri, tāpēc drošības un ērtības dēļ velosipēdistiem jāizvēlas garāki, bet drošāki maršruti vai arī citi transporta veidi. Tuvu esošie pilsētu centri liecina par augstu velobraukšanas potenciālu.

Veiksmīgai velosatiksmes attīstībai svarīgs ir ne vien galamērķu savstarpējais attālums, bet arī savienojamība ar sabiedrisko transportu, autoostu un dzelzceļa stacijām (10 km zona ap tām telpiski parādīta 1.8.attēlā). Savienotība ar sabiedrisko transportu paredz gan iespēju velosipēdistiem ērti kombinēt velobraukšanu un ar sabiedrisko transportu, novietojot velosipēdus tiem paredzētās novietnēs vai stāvparkos sabiedriskā transporta mezglos, gan iespēju velosipēdu pārvadāt sabiedriskajā transportā.

⁸ Rīgas dome. 2015. Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030. gadam. Rīga.



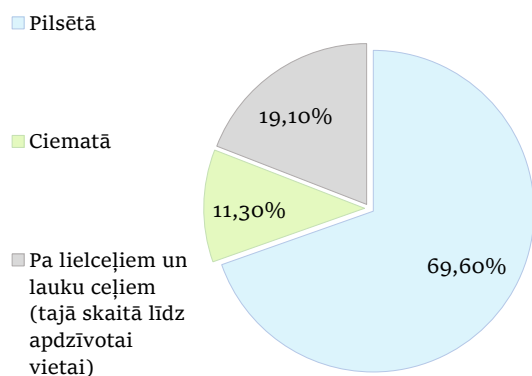
1.8.attēls. Dzelzeļa staciju un autoostu izvietojums (SIA “Reģionālie projekti”)⁹

⁹ <https://likumi.lv/ta/id/301068-par-velosatiksmes-attistibas-planu-2018-2020-gadam>

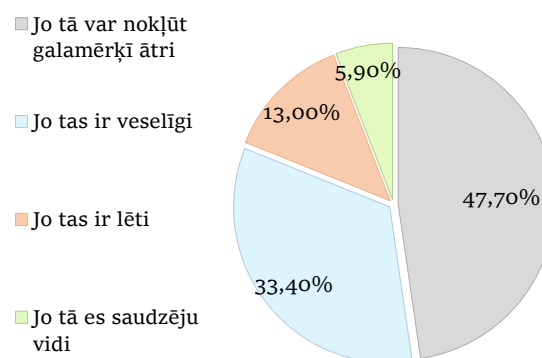


Latvijas Riteņbraucēju apvienība 2019.gadā uzsāka Nīderlandē un Dānijā veiktajām aptaujām analoģu aptauju, kurā lūdzta sniegt atbildes uz diviem jautājumiem: kilometrāžas aspektā, kur visbiežāk sanāk pārvietoties ar velosipēdu un kāds ir primārais arguments velosipēda izmantošanai kā pārvietošanās līdzeklim.¹⁰

Kopumā uz 02.12.2019. iegūtās atbildes norāda, ka pārsvarā velosipēdisti pārvietojas pilsētās (~70%) (1.9.attēls), bet galvenais arguments, kāpēc tiek izvēlēts velosipēds ir “jo tā var ātri nokļūt galamērķī” (~50%) (1.10.attēls).



1.9.attēls. Kur pārsvarā Tu ikdienā pārvietojies ar velosipēdu (kilometrāžas ziņā)? (Latvijas Riteņbraucēju apvienība)



1.10.attēls. Kāds ir primārais arguments, kādēļ Tu brauc ar velosipēdu? (Latvijas Riteņbraucēju apvienība)

Sniegtās atbildes norāda, ka velosipēdistu viedoklis par motivāciju atbilst kopējam viedoklim ES valstīs.¹¹ Velosipēds kā pārvietošanās līdzeklis galvenokārt tiek izmantots, jo galamērķī var nokļūt ātri.

¹⁰ http://www.divritenis.lv/?ct=latrit_news&fu=read&id=2884&start=

¹¹ Special Eurobarometer 422a, Quality of transport, 2014.

https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2017_82_2_422A_422B



2. Veiktās socioloģiskās aptaujas datu ieguve un analīze

2.1. Socioloģiskās aptaujas metodika

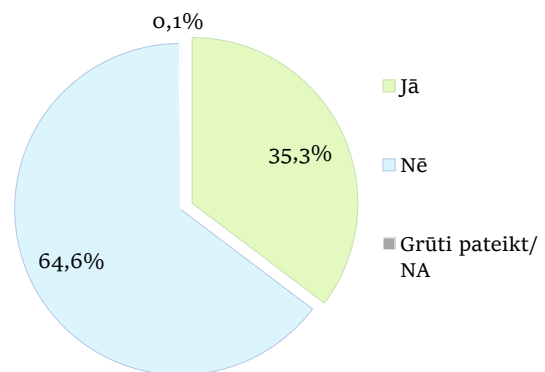
Sadarbībā ar SIA “SKDS” tika veiktas velosatiksmes un pārvietošanās paradumu datu iegūšanas sociālās un socioloģiskās aptaujas (tiešās intervijas), kurās respondentu loks veidots no dažādām iedzīvotāju vecumu grupām un dzīvesvietām. Aptauju veikšana datu iegūšanai tika noteikta kā labākā metode Latvijas apstākļiem, kuru jau izmanto ES dalībvalstis.¹²

Aptaujas anketā tika iekļauti sākotnēji definētie LVC jautājumi, kas papildināti atbilstoši citu valstu pieredzei un piemēriem no ES dalībvalstu centralizētām aptaujām.¹³ Socioloģisko aptauju metodikas apraksts sniegts 3.pielikumā, savukārt anketa sniegta 1.pielikumā.

2.2. Iegūto socioloģisko aptauju rezultātu analīze

Socioloģiskā aptauja norisinājās 2019.gadā no augusta līdz novembrim, un tajā kopā piedalījās 4061 respondenti. Kopējie četru mēnešu socioloģisko aptauju rezultāti par visu Latviju kopumā parādīti 2.1.attēlā.

Rezultāti parāda, ka 35,3% Latvijas iedzīvotāju pēdējo 12 mēnešu laikā ir izmantojuši velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli, turpretī vairāk nekā puse jeb 64,6% to nav izmantojuši (2.1.attēls).



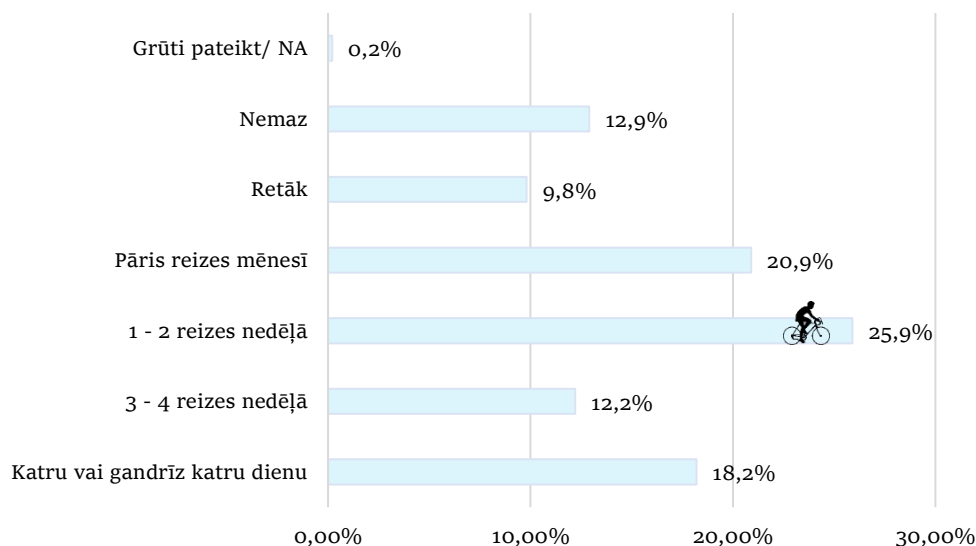
2.1.attēls. Atbildes uz jautājumu: Vai pēdējo 12 mēnešu laikā Jūs esat izmantojis/-usi velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli?

Ar jautājumu par pārvietošanos ar velosipēdu iepriekšējā mēnesī konstatēts, ka no tiem Latvijas iedzīvotājiem, kuri uz iepriekšējo jautājumu atbildēja apstiprinoši (35,3%), velosipēdu izmanto regulāri jeb vismaz reizi nedēļā 56,3%, kas ir 19,8% visu respondentu. Katru vai gandrīz katru dienu brauc 18,2% velosipēdu lietotāju jeb 6,4% visu respondentu (2.2.attēls). Secināms, ka atbilstoši Plānam netiks sasniegti politikas rezultatīvie rādītāji: procentuālais to velosipēdistu īpatsvars, kas brauc vismaz vienu dienu nedēļā, kopējā valsts iedzīvotāju skaitā uz 2020.gadu bija prognozēts 30%, bet procentuālais to velosipēdistu īpatsvars, kas brauc vismaz piecas dienas nedēļā, – 10%.¹⁴

¹² Support study on data collection and analysis of active modes use and infrastructure in Europe, autors – COWI, January 2017, Work Order: MOVE/A3/SER/2015-669/SI2.730093

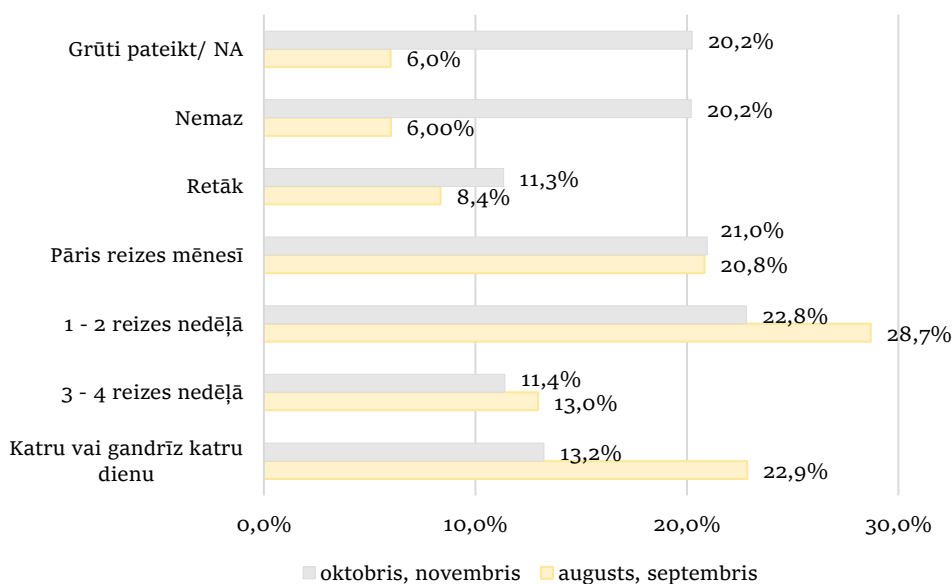
¹³ Turpat

¹⁴ <https://likumi.lv/ta/id/301068-par-velosatiksmes-attistibas-planu-2018-2020-gadam>



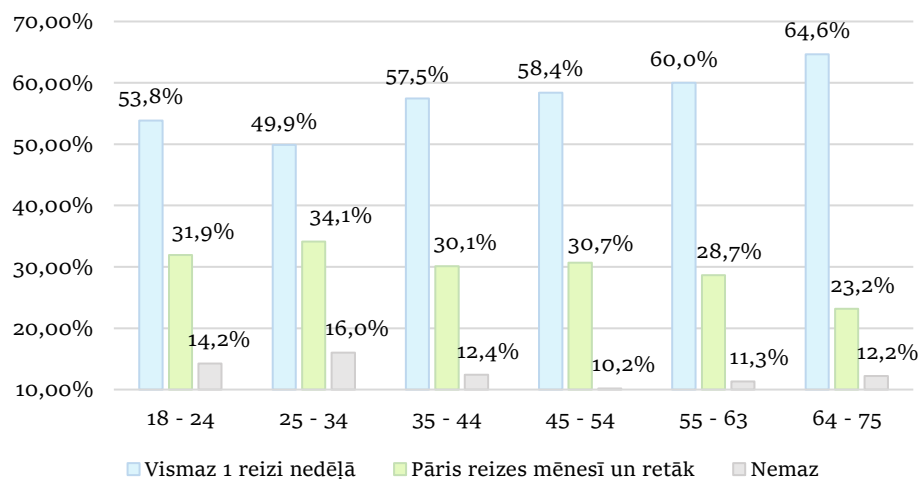
2.2.attēls. Atbildes uz jautājumu: Runājot par pēdējo mēnesi, vidēji, cik bieži Jūs kā pārvietošanās līdzekli izmantojāt velosipēdu?

Pieņemot, ka augusta un septembra dati sniedz informāciju par situāciju vasaras sezonā, savukārt oktobra un novembra mēneši – par rudens sezonu, vasaras periodā no tiem, kas pēdējos 12 mēnešus ir pārvietojušies ar velosipēdu, vismaz vienu dienu nedēļā brauc 64% jeb 23,5% visu aptaujāto (ieskaitot tos, kuri nav braukuši pēdējā gada laikā), turpretī rudens periodā procentuāli brauc 47,4% jeb 16,2% visu respondentu. Tādejādi secināms, ka, iestājoties aukstākiem laikapstākļiem, velosipēdistu skaits samazinās aptuveni par ceturtdaļu jeb 26,6% (2.3.attēls).



2.3.attēls. Atbildes uz jautājumu: Runājot par pēdējo mēnesi, vidēji, cik bieži Jūs kā pārvietošanās līdzekli izmantojāt velosipēdu? (Aptaujas rezultāti pa sezonām)

Attiecībā uz velosipēda izmantošanas biežumu pēc vecuma, tendence ir līdzīga visos vecumos, tomēr ar velosipēdu vismaz vienu reizi nedēļā visbiežāk pārvietojas iedzīvotāji vecuma grupā 64-75 gadi, savukārt vismazāk – 25-34 gadi (2.4.attēls).



2.4.attēls. Atbildes uz jautājumu: Runājot par pēdējo mēnesi, vidēji, cik bieži Jūs kā pārvietošanās līdzekli izmantojāt velosipēdu? (Aptaujas rezultāti pēc vecuma)

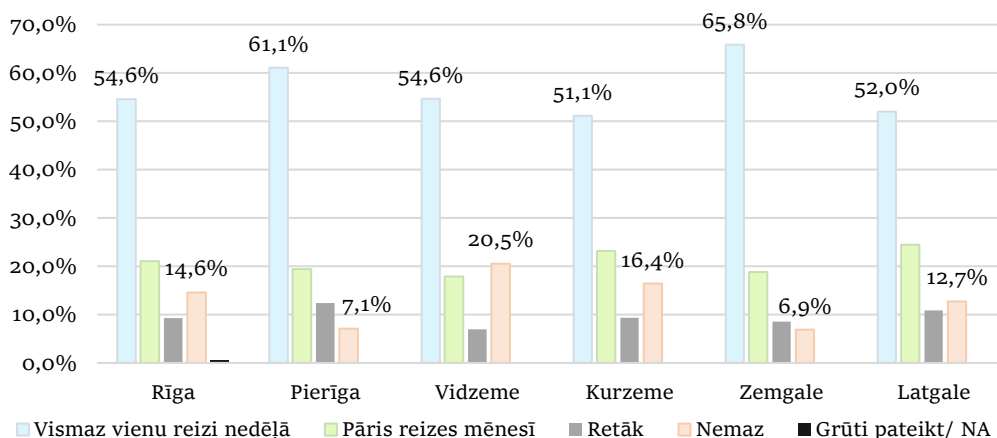
No visiem aptaujā uzrunātajiem respondentiem Latvijā vismaz vienu dienu nedēļā velosipēdu visvairāk izmanto Pierīgā (23,2%), vismazāk – Latgalē (17,2%) un Rīgā (17,7%), kamēr starp ES dalībvalstīm šis rādītājs vidēji ir 12%, bet visaugstākais šis rādītājs ir Nīderlandē: 43%¹⁵ (2.5.attēls).



2.5.attēls. Procentuālais iedzīvotāju, kuri vismaz 1 reizi nedēļā pārvietojas ar velosipēdu, sadalījums pa reģioniem

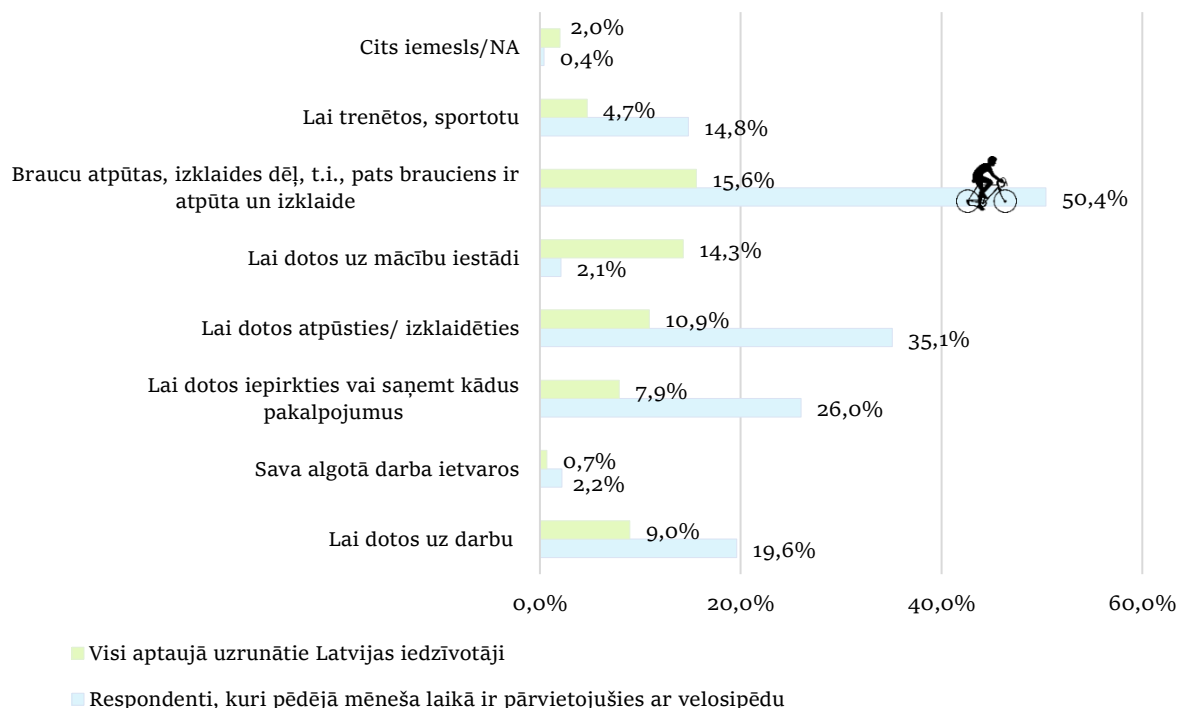
Reģionu sadalījumā velosipēda lietotāju vismaz vienu dienu nedēļā procentuāli visvairāk ir Zemgalē: 65,8% to respondentu, kuri pēdējo 12 mēnešu laikā ir izmantojuši velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli jeb 32,3% visu aptaujāto (2.6.attēls).

¹⁵ Special Eurobarometer 406, Attitudes of Europeans towards urban mobility, 2013 https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf



2.6.attēls. Atbildes uz jautājumu: Runājot par pēdējo mēnesi, vidēji, cik bieži Jūs kā pārvietošanās līdzekli izmantojāt velosipēdu? (Aptaujas rezultāti pa reģioniem)

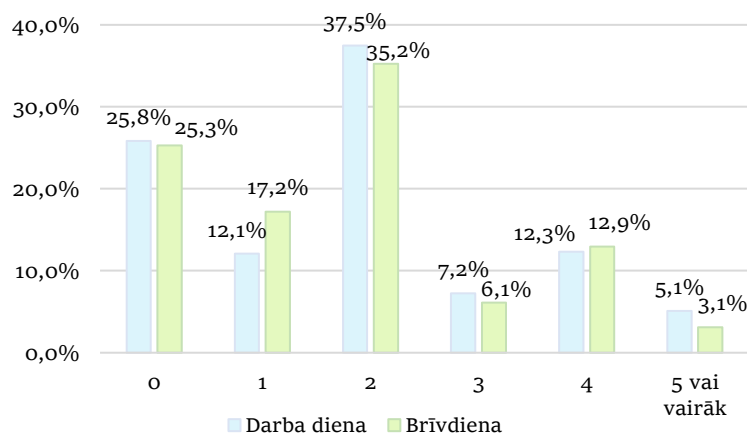
Sniedzot atbildes par pārvietošanās iemesliem/galamērķiem, izmantojot velosipēdu, Latvijas iedzīvotāji min: sports, atpūta, lietišķi braucieni, t.i. uz darbu, mācību iestādi, veikalu u.tml.. Galvenokārt – 50,4% gadījumu – tiek braukts izklaides un atpūtas dēļ. Būtiski arī tas, ka 19,6% ir atbildējuši: velosipēdu izmanto, lai nokļūtu darbā (2.7.attēls). No visiem aptaujā uzrunātajiem Latvijas iedzīvotājiem, lai dotos uz darbu, velosipēdu izmanto 9,0%, lai dotos uz mācību iestādi – 2,1%. Šajā aptaujā tika intervēti respondenti vecumā no 18 gadiem, un, lai iegūtu precīzākus datus par skolēnu skaitu un to īpatsvaru, kuri izmanto velosipēdu nokļūšanai mācību iestādē, nepieciešams veikt padziļinātu pētījumu par visu vecumu skolēnu pārvietošanos: no visiem aptaujātajiem 4,3% bija skolēni vai studenti, no tiem 14,3% ar velosipēdu pārvietojas, lai nokļūtu mācību iestādē.



2.7.attēls. Atbildes uz jautājumu: Kādu iemeslu dēļ Jūs pārvietojāties ar velosipēdu?



Rezultāti par veiktajiem braucieniem ar dažādiem transportlīdzekļiem, t.i., skaitot kopā gan braucienus ar vieglo automašīnu, gan sabiedrisko transportu, gan velosipēdu un citiem transporta līdzekļiem, rāda, ka vairumam iedzīvotāju gan darba dienās (37,5%), gan brīvdienās (35,2%) ir bijuši 2 braucieni (2.8.attēls), kas atbilstu nokļūšanai no mājvietas līdz galamērķim un atpakaļ.

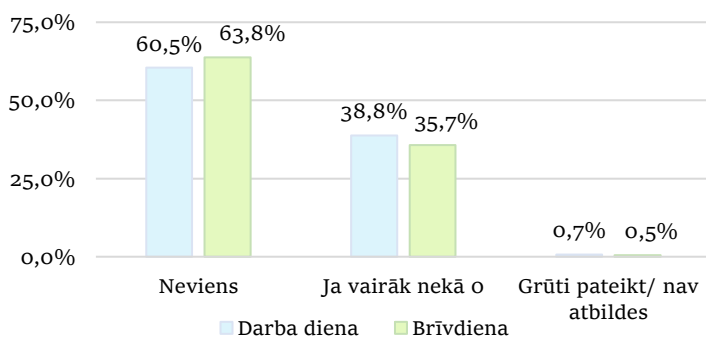


2.8.attēls. Atbildes uz jautājumu: Cik kopumā Jums vakar bija braucieni ar dažādiem transporta līdzekļiem, ja Jums vakar tādi bija?

Latvijā no visiem pārvietošanās

veidiem velobraucienų īpatsvars ir 3,7%. Visi aptaujā uzrunātie iedzīvotāji Latvijā ar velosipēdu vidēji dienā veic 0,2 braucienus. Tiem iedzīvotāji, kas pēdējos 12 mēnešos, lai pārvietotos, ir izmantojuši velosipēdu (2.1.attēls), dienā ir veikuši vidēji 1,8 braucienus, bet ar velosipēdu – 0,8 braucienus. Iedzīvotāji, kuri aptaujā atbildēja, ka pēdējā mēnesī ir braukuši ar velosipēdu (2.2.attēls), kopumā dienā veic 2,6 braucienus, no tiem ar velosipēdu – 2,1 braucienus, kas liecina, ka velosipēdisti ikdienā izmanto un kombinē dažādus transporta veidus.

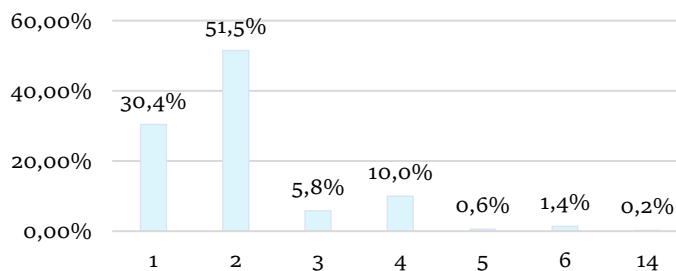
No velosipēda lietotājiem ar velosipēdu vienu vai vairāk braucienų darba dienās veic



38,8%, kas ir par 8,0% vairāk nekā brīvdienās (35,7%) (2.9.attēls). Latvijā vidēji ar velosipēdu veiktais braucienų skaits dienā ir 2,1.

2.9.attēls. Atbildes uz jautājumu: Cik kopumā braucieni ar velosipēdu Jums bija vakar? (nedēļas sadalījuma rezultāti)

No tiem iedzīvotājiem, kas jautājumā “Cik kopumā braucieni ar velosipēdu Jums bija vakar?” atbildējuši, ka iepriekšējā dienā veikuši 1 vai vairākus braucienus ar velosipēdu, 2 braucienus ir veikuši 59,2% (atbilst nokļūšanai galamērķī un atpakaļ), vienu – 27,2% (2.10.attēls).

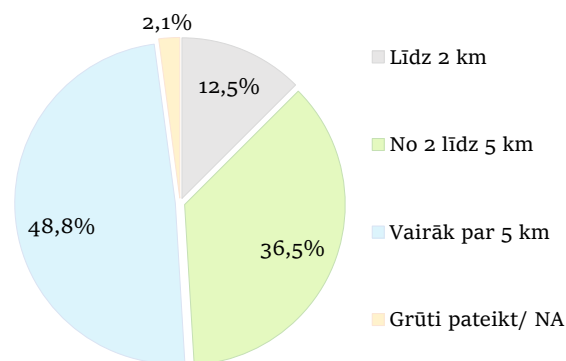


2.10.attēls. Atbildes uz jautājumu: Ja vairāk kā 0 braucienų, cik kopumā braucieni ar velosipēdu Jums bija vakar?



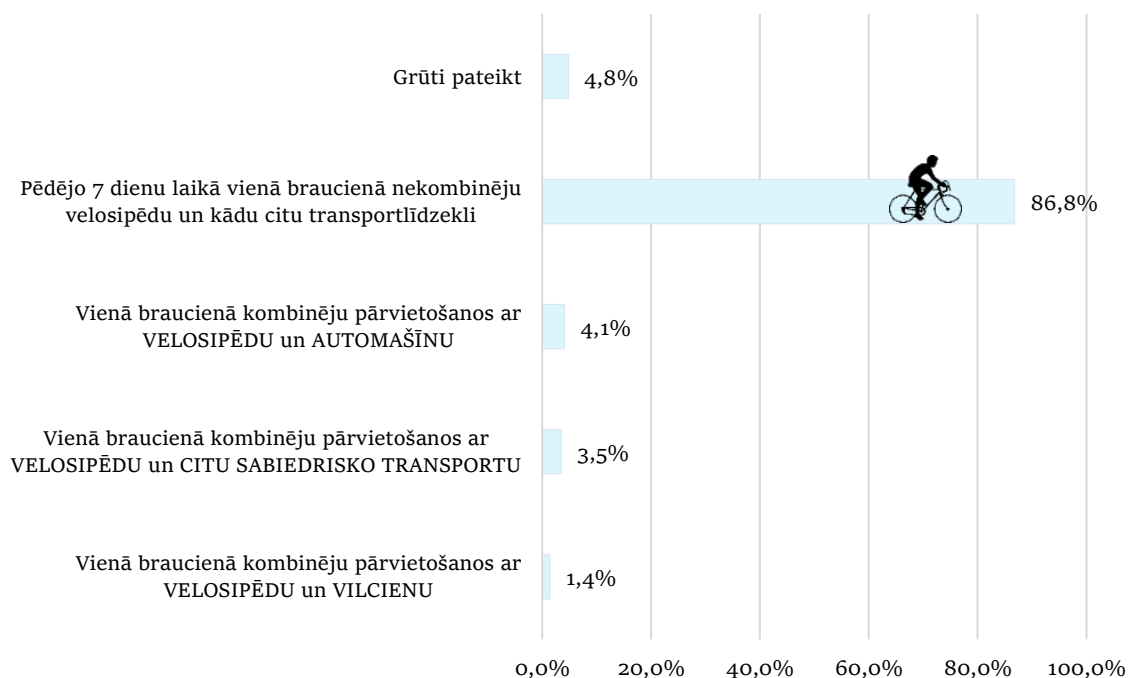
Kā norāda atbildes uz jautājumu par veiktajiem km ar velosipēdu iepriekšējā dienā (atbildes sniedza 37,8% to, kuri pēdējā gada laikā ir braukuši ar velosipēdu), visvairāk iedzīvotāju – gandrīz puse jeb 48,8% – veica vairāk par 5 km, 36,5% – no 2 līdz 5 km, bet 12,5% – līdz 2 km (2.11.attēls).

Vidējais nobrauktais km skaits ir 5,3 km dienā. Savukārt vislielākais vidējais nobraukto km skaits ir Rīgā, tad Pierīgā un pārējos reģionos.



2.11.attēls. Atbildes uz jautājumu: Cik kilometrus kopumā Jūs vakar nobraucāt ar velosipēdu?

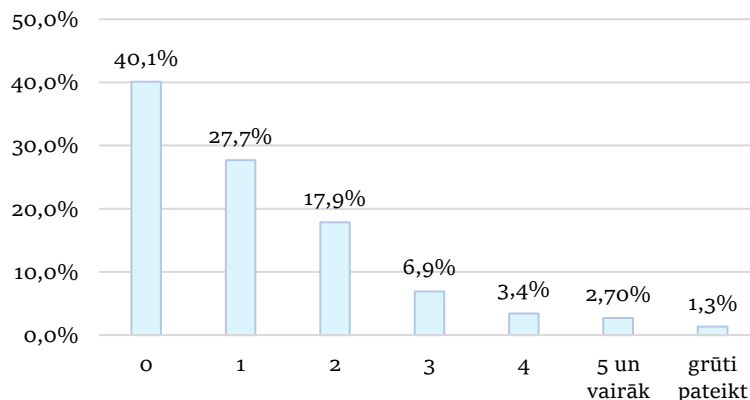
Lielākā daļa Latvijas iedzīvotāju, kuri iepriekš bija atbildējuši, ka braukuši pēdējos 12 mēnešos ar velosipēdu, uz jautājumu par transporta kombinēšanu vienā braucienā (piemēram, ar velosipēdu aizbraukt līdz stacijai un tad iesēties vilcienā, vai arī sākotnēji braukt ar auto un tālāk pārvietoties ikdienas gaitās ar līdzīgi paņemtu velosipēdu u.tml.) pēdējās nedēļas laikā sniedz noraidošu atbildi: 86,8% pēdējo 7 dienu laikā vienā braucienā nekombinēja velosipēdu ar kādu citu transportlīdzekli. Tikai 4,1% ir kombinējuši velosipēdu ar automašīnu, 3,5% – ar sabiedrisko transportu, bet 1,4% – ar vilcienu (2.12.attēls).



2.12.attēls. Atbildes uz jautājumu: Vai pēdējo 7 dienu laikā Jūs esat kādu reizi pārvietojoties no sākuma punkta līdz galamērķim, vienā braucienā kombinējot braukšanu ar velosipēdu un pārvietošanos ar kādu citu transportlīdzekli?



Atbildot par mājsaimniecībā lietošanas kārtībā esošajiem mikromobilitātes rīkiem – velosipēdiem, arī skrejriteņiem, līdzsvara un balansa riteņiem, “dipdapiem” u.tml. –, kuru kustināšanai uz priekšu ir nepieciešams muskuļu spēks, no visiem veiktajā aptaujā uzrunātajiem respondentiem 40,1% Latvijas iedzīvotāju nav tādu. Tomēr lielākajai daļai Latvijas iedzīvotāju mājsaimniecībā ir vismaz 1 velosipēds (58,6%) (2.13.attēls). Latvijā vidējais lielums vienai mājsaimniecībai ir 2,3 cilvēku, kas nozīmē, ka uz vienu mājsaimniecību ir 1,94, bet uz 1000 iedzīvotājiem ir 842 lietošanas kārtībā esoši velosipēdi vai citi mikromobilitātes rīki.



2.13.attēls. Atbildes uz jautājumu: Cik kopumā Jūsu mājsaimniecībā ir lietošanas kārtībā esoši velosipēdi un citi mikromobilitātes rīki? (kopējie aptauju rezultāti)

Tātad 64,34% pēdējo 12 mēnešu laikā nav braukuši ar velosipēdu, lai pārvietotos, iespējams, tāpēc, ka mājsaimniecībā nav darba kārtībā esošu velotransportu.

2.3. Ārvalstu datu iegūšanas pieredze

Lai izprastu mikromobilitātes, kuras pamatā ir velobraukšana, attīstības vajadzības un tās turpmāku plānošanu, esošās situācijas aprakstošie dati ir paši būtiskākie. Konkrētu rādītāju un pasākumu izpildes uzraudzība un novērtēšana ir svarīga, lai saprastu, vai tie atbilst to sākotnējam mērķim, tā iegūstot pieredzi līdzīgu pasākumu īstenošanai turpmāk. Tāda veida informāciju nepieciešams sniegt saprotamā veidā, lai iesaistītu sabiedrību un citas ieinteresētās personas, kas turpmāk palīdzētu noteikt vajadzības. Līdz ar to vairums ES dalībvalstu regulāri apkopo esošo situāciju attiecībā uz velosatiksmi valstī un atsevišķi – lielākajās pilsētās.

Ņemot vērā, ka šobrīd viedtālruņi ir lielākajai daļai cilvēku, ir potenciāls caur dažādām lietotnēm ievākt datus (Fiets Tel-app Nīderlande). Lai vienkāršoti veiktu velosipēdistu skaitīšanu, vairākās ES dalībvalstu pilsētās ir izvietoti gan digitāli velosipēdistu skaitītāji, gan arī personas, kas skaita velosipēdistus konkrētās vietās (2.14.attēls).



2.14.attēls. Velosipēdistu skaitītājs Briselē, Beļģijā (SIA “Enviroprojekts”)



Savukārt visbiežāk pielietotā datu ieguves metode ir regulāras aptaujas. Tās tiek veiktas, lai noteiktu esošo situāciju ar velosipēdistiem, kā arī esošās velosatiksmes infrastruktūras stāvokli un vietas, kuras tiek identificētas kā riskantas attiecībā uz nelaimes gadījumiem un citām drošības problēmām. Šādas aptaujas, kur pastiprināti tiek vērtēta velosatiksmes infrastruktūra caur velosipēdistu prizmu, tiek veiktas ik pēc diviem gadiem Kopenhāgenā (Dānija), Tallinā (Igaunija) un citur.

Aptaujas veic arī, lai iegūtu padziļinātāku informāciju ne tikai no velosipēdistiem, bet arī uzzinātu ne-velosipēdistu viedokli, piemēram, kāpēc viņi nepārvietojas ar velosipēdu (Brisele, Beļģija: “profilēšanas pētījums”).

Atsevišķi tiek vērtēta, piemēram, jauna velosatiksmes infrastruktūra (veloceļi, velojošanas u.c.), īpaši no drošības skatījuma, nosakot, vai tā ir sasniegusi savu mērķi, piemēram, paaugstinātu velosipēdistu drošību, palielinātu velosipēdistu skaitu utt. Vērtējums tiek veikts divās daļās: datu ievākšana pirms jaunās velosatiksmes infrastruktūras izveides un pēc tās, tālāk nosakot, vai ir iegūta vēlamā ietekme.

Ārvalstu pieredzē datu apkopošana, novērtēšana un dokumentēšana ir cieši saistīta ar velosatiksmes stratēģijām, konceptiem un citiem dokumentiem. To pamatā ir izpratne par situāciju attiecībā uz velosatiksmi un velosipēdistiem, kā arī par potenciālo velosipēdistu uzskatiem, vēlmēm un vajadzībām. Šādu informāciju izmanto, lai tos uzraudzītu un identificētu problēmas, svarīgākos rādītājus un pasākumus, kas nākotnē būtu jāiekļauj.

Tiek uzsvērts, ka katru rādītāju nedrīkst uzraudzīt un novērtēt vienādi un tam ir jābūt samērīgam. Novērtēšana un uzraudzība var būt gan kvalitatīva (piemēram, cilvēku viedoklis par kādu izveidotu jaunu darbību), gan kvantitatīva (piemēram, “pirms” un “pēc” jaunās velosatiksmes infrastruktūras izbūves). Novērtējot “pirms” un “pēc”, “pēc” tiek vērtēts ilgāku laiku, ļaujot iedzīvotājiem pierast pie uzlabojumiem. Lai papildinātu novērtēšanu uzlabotajā maršrutā, veic monitoringu arī paralēlajos maršrutos, lai pārlicinātos, ka ir palielinājies velosipēdistu skaits, nevis tikai novirzīts no citiem maršrutiem.

Regulāra datu ievākšana, apkopošana, novērtēšana un sniegšana sabiedrībai jeb tās informēšana tiek uzskatīta par svarīgu pasākumu, kas ir daļa no politikas veidošanas. Iepriekšminētās darbības tiek attiecinātas arī uz atbildīgo institūciju, sabiedrības un citu ieinteresēto personu sadarbību. Attiecībā uz vispārējiem rādītājiem, tie ir tādi, lai varētu veikt salīdzināšanu ar iepriekšējiem gadiem un atbilstoši sezonām, līdz ar to datu iegūšana nepieciešama sistemātiska un atkārtojama. Šādai darbībai ārvalstīs tiek nodrošināti pietiekami finanšu resursi un cilvēkresursi.



Eiropas Komisija ir izstrādājusi *Atbalsta pētījumu par datu vākšanu un analīzi attiecībā uz gājējiem un velosipēdistiem un velosatiksmes infrastruktūru Eiropā*¹⁶, kurā ir noteikti nepieciešamie dati un uz kura pamata ES dalībvalstis ievāc, apkopo un novērtē datus par velosatiksmi un tās infrastruktūru. Dokuments nosaka, ka svarīgākie dati, kas sniedz pamatinformāciju par esošo situāciju mikromobilitātes nozarē valstī kopumā un atsevišķi, izdalot galvaspilsētas un lielās Eiropas pilsētas, ir velosipēdistu procentuālais īpatsvars valsts iedzīvotāju vidū, vidēji veiktā distance (km) un ar velosipēdu veiktie braucieni dienā, esošās infrastruktūras apkopojums un citi rādītāji, kas sniegtu velobraukšanas paradumu raksturojumu.

¹⁶ Support study on data collection and analysis of active modes use and infrastructure in Europe, COWI, January 2017, Work Order: MOVE/A3/SER/2015-669/SI2.730093



3. Velosatiksmes infrastruktūras inventarizācija un izpēte

3.1. Pašvaldību anketu metodikas apraksts

Lai apkopotu informāciju par 119 Latvijas pašvaldību esošo un plānoto velosatiksmes infrastruktūru, par lietderīgāko pētīšanas metodi izvēlēta vietējo pašvaldību anketēšana ar mērķi iegūt kvalitatīvu un kvantitatīvu, savstarpēji salīdzināmi un telpiski atspoguļojamu informāciju no visām Latvijas pašvaldībām.

Anketa tika nosūtīta elektroniskā formātā uz vietējo pašvaldību oficiālajām e-pasta adresēm (2.pielikums). Anketas aizpildīšanai tika dotas 2 nedēļas, kuru laikā nosūtīts atgādinājuma e-pasts par anketas aizpildīšanu. Anketa ir veidota ar iespēju ierakstīt nepieciešamo informāciju, kā arī pievienot papildus ailes un rindas. Tika norādīta kontaktpersona (e-pasts un telefona numurs), kam uzdot jautājumus, precizēt informāciju un neskaidrības, ja tādas, aizpildot anketu, rodas. Respondentu ērtībai un labākai uztverei uzskaitāmā velosatiksmes infrastruktūra ir definēta un norādīta ar attiecīgu ceļa zīmi saskaņā ar Latvijas standartu “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015”.

3.1.1. Anketas struktūra un apkopojamā informācija

Veicot pašvaldību anketēšanu, plānots strukturēt apkopojamo informāciju vairākos blokos (3.1.tabula):

3.1.tabula. Anketas struktūra un apkopojamā informācija

Velosatiksmes un ar to saistītā infrastruktūra	Velocēļi, velojoslas, kopējie gājēju un velosipēdistu ceļi un citi ar velosatiksmi un velosportu saistīti infrastruktūras objekti: apmācību laukumi un novietnes pie izglītības iestādēm, velostāvparku, novietnes, u.c..
Sporta un veselību veicinoši velosatiksmes infrastruktūras objekti	Velosporta infrastruktūra (skeitparki, BMX, MTB trases, u.c.), cita veselību veicinoša velosatiksmes infrastruktūra un objekti.
Velotūrisma objekti, infrastruktūra	Marķēti, labiekārtoti, izbūvēti velomaršruti, citi velotūrisma objekti un infrastruktūra.
Plānotie un ieviestie projekti	Plānotie un īstenotie velosatiksmes infrastruktūras projekti laika posmā no 2014. līdz 2020.gadam (t.sk. projektēšana un būvniecība) saskaņā ar vietējās pašvaldības Attīstības programmu, Rīcības un Investīciju plānu. Pašvaldības attīstības plānošana un projektu ieviešana ir ciešā sasaistē ar ikgadējo pašvaldības budžetu.
Sadarbības saites	Sadarbības saites ar apkārtējām pašvaldībām velosatiksmes infrastruktūras attīstības plānošanā un izveidē: plānotā un īstenotā sadarbība – veloceļu sasaistes izveide, velomaršruti, u.c..



3.1.2. Anketas saturs un atšķirīgu pašvaldību teritoriju sasaiste

Inventarizācija veidota, vadoties no lielo attīstības centru principa. Tā tika veikta visās pašvaldībās un atsevišķi Rīgas pilsētā.

Rīga kā valsts galvaspilsēta ir lielākā administratīvā teritorija un pašvaldība Latvijā. Lai kvalitatīvāk veiktu informācijas apkopošanu, Rīgas pilsētas anketēšana veikta atsevišķi, jo par visas pilsētas teritorijas velosatiksmes infrastruktūru apkopojamās informācijas detalizācijas līmenis atšķiras ar lielo informācijas apjomu, kā arī iespējams to apkopot (ierobežots laika resurss, velosatiksmes infrastruktūras novērtēšana, piemēram, pie visām pašvaldības izglītības iestādēm, u.tml.).

Pārējās 118 Latvijas pašvaldības aptaujātas ar vienota tipa un saturs anketu vairāku iemeslu dēļ:

- 1) administratīvi teritoriālās reformas kontekstā tika ņemts vērā, ka atsevišķus nacionālas nozīmes attīstības centrus – republikas pilsētas (Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Liepāja, Rēzekne, Valmiera, Ventspils), iespējams, plānots apvienot vienotās pašvaldībās ar apkārtējiem novadiem, tāpēc apkopotiem datiem jābūt salīdzināmiem starp dažādiem attīstības centriem;
- 2) dati par infrastruktūras apjomu kilometros tika aprēķināti un salīdzināti, balstoties uz iedzīvotāju skaita pašvaldībās – km/1000 iedzīvotājiem –, lai tie būtu savstarpēji salīdzināmi;
- 3) velosipēdistu blīvums (koncentrācija) pašvaldību griezumā nav nosakāms, veicot pašvaldību anketēšanu, tāpēc atšķirīgu metožu pielietošana inventarizācijā var ierobežot datu atspoguļošanas un salīdzināšanas iespējas;
- 4) velosatiksmes infrastruktūra pašvaldībās tiek plānota un būvēta pēc Latvijas standarta “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015”.

3.2. Iegūto pašvaldību anketu rezultātu analīze

Pētījuma ietvaros 2019.gada augustā-septembrī veikta 119 Latvijas pašvaldību anketēšana. Anketēšanā tika apkopota informācija par:

- velosatiksmes un ar to saistīto infrastruktūru,
- sporta un veselību veicinošiem velosatiksmes infrastruktūras objektiem,
- velotūrisma objektiem un infrastruktūru,
- plānotajiem un ieviestajiem projektiem,
- sadarbības saitēm starp pašvaldībām.

Rezultātā iegūta kvalitatīva, kvantitatīva un telpiski atspoguļojama informācija no visām Latvijas pašvaldībām. Pašvaldību velosatiksmes infrastruktūras inventarizācijas un izpētes rezultāti strukturēti pa tēmām un telpiski atspoguļoti nacionāla vai plānošanas reģiona mēroga griezumā.



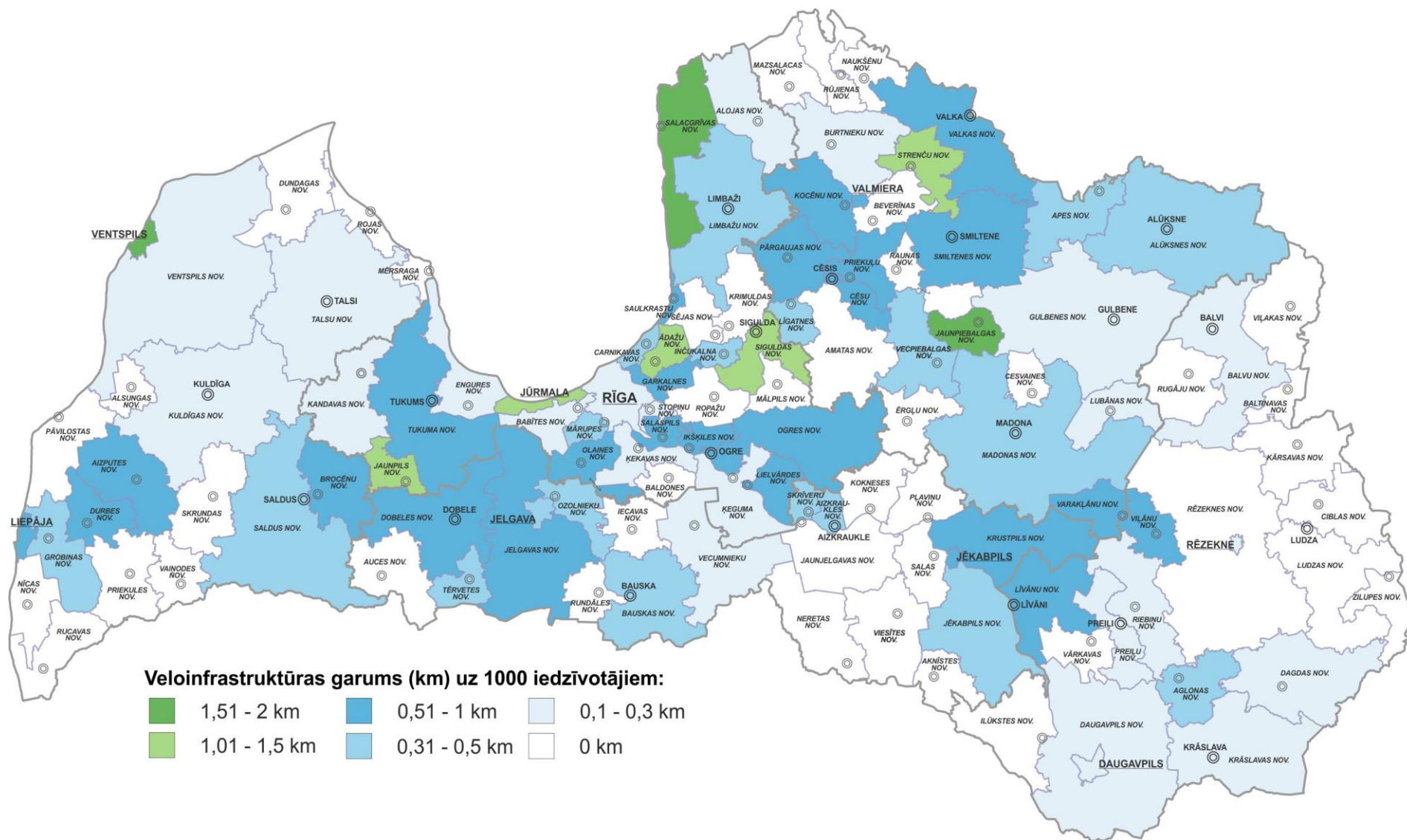
3.2.1. Velosatiksmes un ar to saistītā infrastruktūra

Velosatiksmes (un ar to saistītās) infrastruktūras definīcijā pētījuma ietvaros tiek ietverti veloceļi, velojoslas, kopējie gājēju un velosipēdistu ceļi un citi ar velosatiksmi un velosportu saistīti infrastruktūras objekti: apmācību laukumi, velonovietnes pie izglītības iestādēm, velostāvparki, velonovietnes pilsētvidē u.c..

Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju Latvijā kopumā ir 701,75 km veloceļu, velojoslu, kopējo gājēju un velosipēdistu ceļu. Vairāk nekā trešā daļa jeb 43 no visām pašvaldībām norādījušas, ka tajās nav šādas infrastruktūras, 41 pašvaldībā kopējais veloceļu, velojoslu, kopējo gājēju un velosipēdistu ceļu garums ir līdz 5 km, 28 pašvaldībās infrastruktūras garums ir 5-20 km, savukārt 7 pašvaldībās tas pārsniedz 20 km. Apjoma ziņā visgarākie veloceļi, velojoslas, kopējie gājēju un velosipēdistu ceļi Latvijā ir Rīgā (68,2 km), Ventspilī (65,3 km), Jūrmalā (61,7 km), Liepājā (50,9 km), Jelgavā (25,6 km), Siguldas novadā (23,4 km), Ogres novadā (23,3 km), Valmierā (18,5 km), Daugavpilī (17,8 km) un Tukuma novadā (17,4 km).

Dati par infrastruktūras apjomu kilometros aprēķināti un salīdzināti, balstoties uz iedzīvotāju skaita pašvaldībās – km/1000 iedzīvotājiem (uz 2019.gada sākumu pēc CSP datubāzes) –, tāpēc tie ir savstarpēji salīdzināmi (4.pielikums).

3.1.attēlā atspoguļotas Latvijas pašvaldības sadalījumā pēc velosatiksmes infrastruktūras garuma (km) uz 1000 iedzīvotājiem, kur redzams, ka Jaunpiebalgas novadā, Ventspils pilsētā un Salacgrīvas novadā ir Latvijā visgarākā velosatiksmes infrastruktūra uz 1000 iedzīvotājiem jeb 1,51-2,00 km uz 1000 iedzīvotājiem. Izceļamas arī pašvaldības, kurās velosatiksmes infrastruktūras garums uz 1000 iedzīvotājiem ir 1,01-1,50 km: Jaunpils novads, Siguldas novads, Jūrmalas pilsēta, Ādažu novads un Strenču novads. Kopumā 26 pašvaldībās velosatiksmes infrastruktūras garums uz 1000 iedzīvotājiem ir robežās no 0,51 līdz 1,00 km, 20 pašvaldībās – 0,31-0,50 km, savukārt 23 pašvaldībās – 0,10-0,30 km uz 1000 iedzīvotājiem (3.1.attēls).



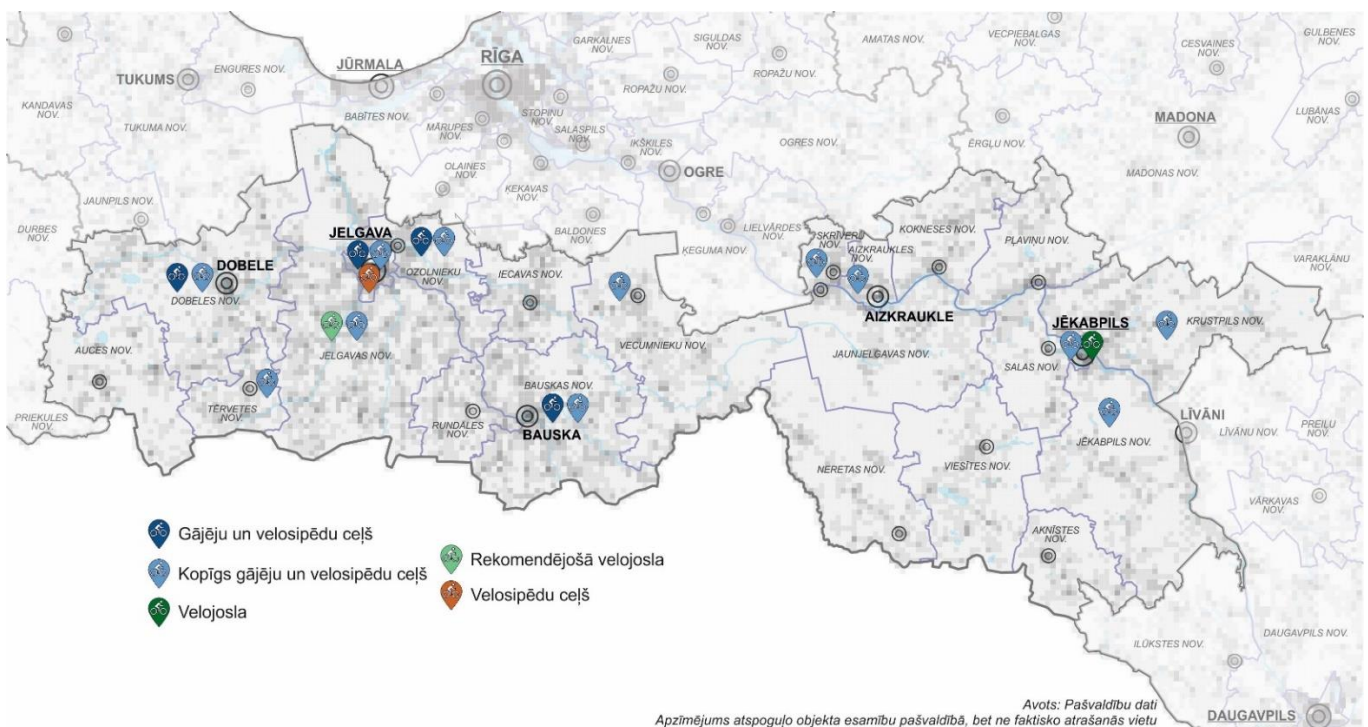
3.1.attēls. Latvijas pašvaldības sadalījumā pēc velosatiksmes infrastruktūras garuma (km) uz 1000 iedzīvotājiem



Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju **Zemgales plānošanas reģionā** salīdzinoši mazam skaitam pašvaldību ir esoša velosatiksmes infrastruktūra: starp tām izceļamas Jelgavas un Jēkabpils pilsētas, Bauskas, Dobeles un Jelgavas novada pašvaldības (3.2.attēls). Uz 1000 iedzīvotājiem garākā velosatiksmes infrastruktūra Zemgales plānošanas reģiona pašvaldībās ir Krustpils novadā, Jēkabpils pilsētā un Dobeles novadā, savukārt pēc kilometriem garākā tā ir Jelgavas un Jēkabpils pilsētā, Jelgavas un Dobeles novadā.

Tāpat atzīmējams, ka:

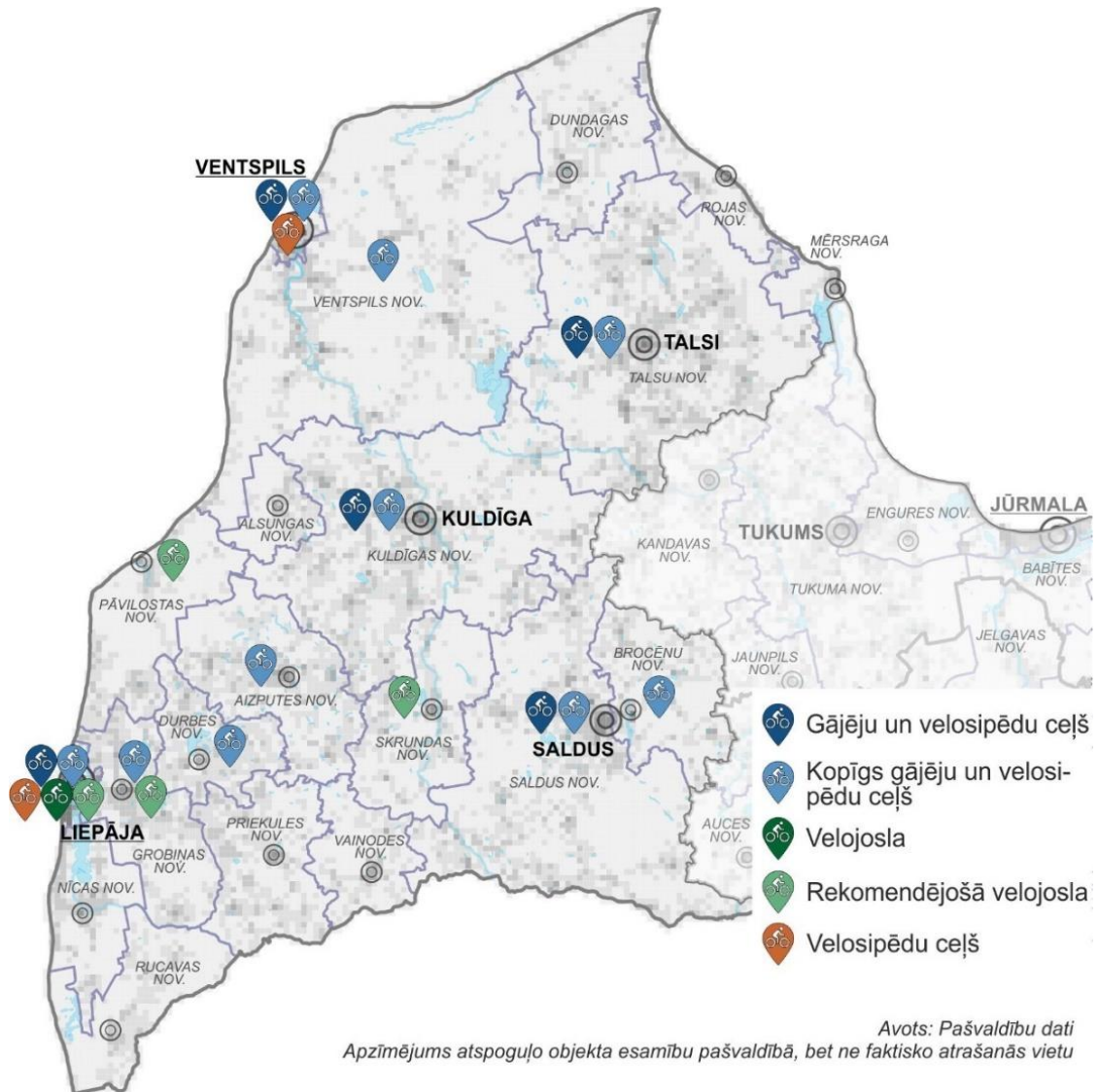
- gandrīz visās pašvaldībās pie pašvaldības ēkām, veselības aprūpes iestādēm, kultūras namiem, bibliotēkām, sporta namiem u.c. atrodas velonovietnes;
- lai nodrošinātu drošu velosipēdu novietošanu, piemēram, pie Salas novada pašvaldības velonovietnēm ir videonovērošana;
- Jelgavas pilsētā pie stacijām “Jelgava” un “Cukurfabrika” un Ozolnieku novadā pie Ozolnieku stacijas atrodas velostāvparki;
- Viesītes pilsētas centrā uzstādīta publiskā velosipēdu apkopes stacija;
- pie vairākuma izglītības iestāžu atrodas velonovietnes;
- trīs pašvaldībās tiek veicināta drošas pārvietošanās apguve: Aknīstes un Rundāles novadā pie izglītības iestādēm atrodas ceļu satiksmes apmācību laukumi, velobraukšanas trases, un Iecavas novada Iecavas vidusskolā nodrošināts interešu izglītības pulciņš “Jaunais satiksmes dalībnieks”.



3.2.attēls. Velosatiksmes infrastruktūra Zemgales plānošanas reģiona pašvaldībās



Starp **Kurzemes plānošanas reģiona** pašvaldībām izceļamas Liepājas un Ventspils pilsētas, kur pēc apjoma pieejama plašākā velosatiksmes infrastruktūra: gājēju un velosipēdu ceļi, velojoslas, velosipēdu ceļi u.c. (3.3.attēls). Uz 1000 iedzīvotājiem garākā velosatiksmes infrastruktūra Kurzemes plānošanas reģiona pašvaldībās ir Ventspils pilsētā, Brocēnu novadā un Liepājas pilsētā, savukārt pēc kilometriem garākā tā ir Ventspils un Liepājas pilsētā.



3.3.attēls. Velosatiksmes infrastruktūra Kurzemes plānošanas reģiona pašvaldībās

Tāpat atzīmējams, ka:

- lielākajā daļā pašvaldību velonovietnes atrodas pilsētu un ciemu centros, pie pašvaldības iestādēm un ēkām, publisko pakalpojumu objektiem;
- visa Ventspils pilsētas infrastruktūra (publiskā infrastruktūra, bērnu rotaļu laukumi, apskates objekti u.c.) ir veidota tā, lai būtu ērti izmantojama gan gājējiem, gan velosipēdistiem;



- piemēram, Liepājas pilsēta un Grobiņas novads izceļas ar īpaša dizaina velonovietnēm, kas arī ir pilsētas identitātes veidotājelements;
- lielākajā daļā pašvaldību pie visām izglītības iestādēm atrodas velonovietnes;
- Talsu novadā izglītības iestāžu audzēkņiem ir iespēja izmantot CSDD apmācību laukumu;
- Grobiņas novadā pie ģimnāzijas ir lielāka izmēra velonovietne ar jumtu.

Starp **Rīgas plānošanas reģiona** pašvaldībām izceļams Siguldas novads un Rīgas pilsēta, kur pieejama daudzveidīgākā velosatiksmes infrastruktūra. Salīdzinot ar pārējiem plānošanas reģioniem, tikai piecās pašvaldībās nav pieejama velosatiksmes infrastruktūra: gājēju un velosipēdu ceļi, velojoslas, velosipēdu ceļi u.c. (3.4.attēls). Uz 1000 iedzīvotājiem garākā velosatiksmes infrastruktūra Rīgas plānošanas reģiona pašvaldībās ir Salacgrīvas, Jaunpils un Siguldas novadā, savukārt pēc kilometriem garākā ir Rīgas un Jūrmalas pilsētā, Siguldas un Ogres novadā.

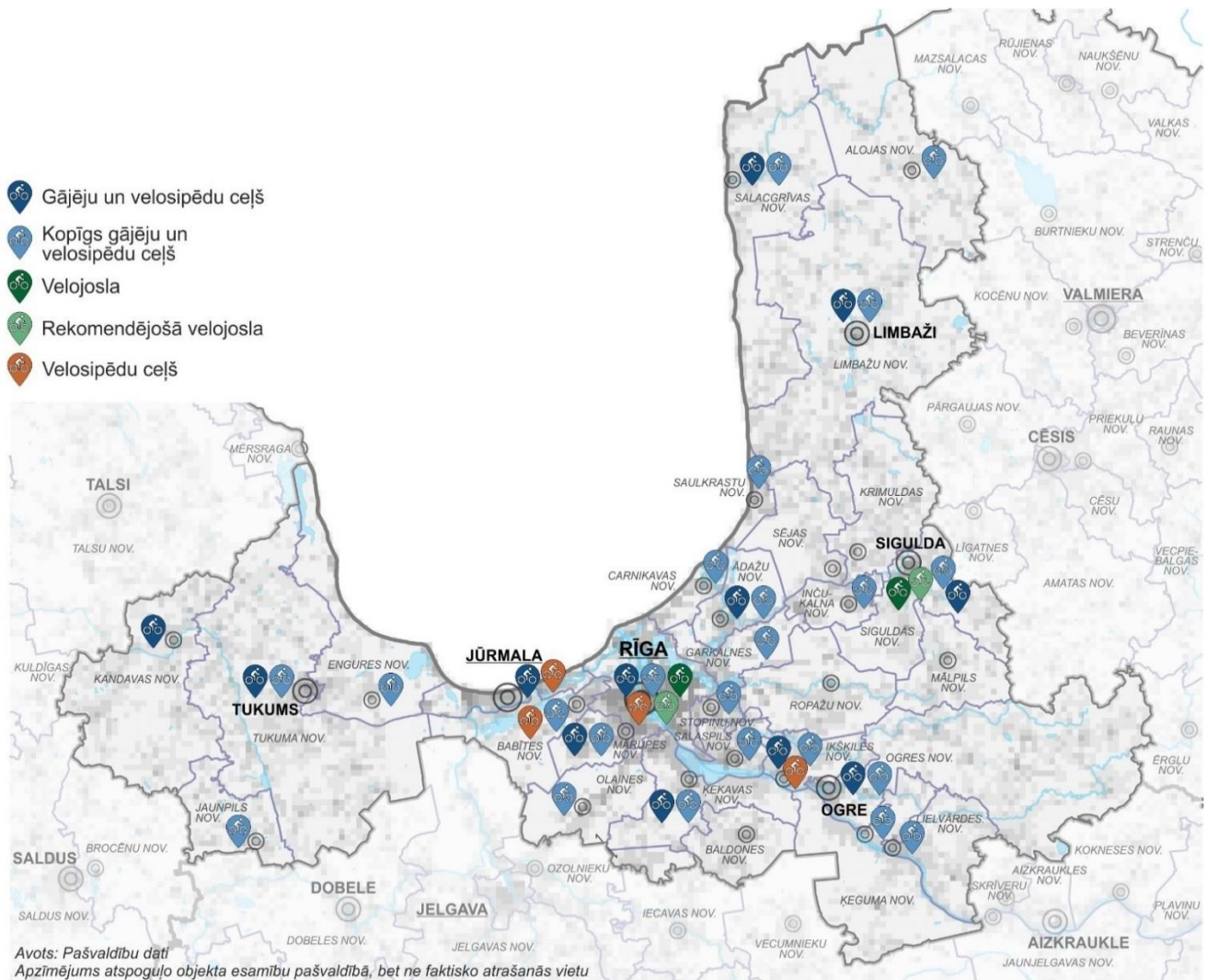
Tāpat atzīmējams, ka:

- vairākumā pašvaldību – Rīgas un Jūrmalas pilsētā, Carnikavas, Ādažu, Alojās, Babītes, Engures, Ikšķiles, Jaunpils, Kandavas, Ķekavas, Lielvārdes, Limbažu, Mārupes, Ogres, Ropažu, Salacgrīvas, Sējas, Siguldas un Tukuma novadā – velonovietnes atrodas pilsētu un ciemu centros, pie pašvaldības iestādēm un ēkām, publisko pakalpojumu objektiem, tai skaitā:
 - velonovietnes sabiedriskās vietās un pie sabiedriskām ēkām Tukumā – 16 vietās, ietverot 185 velosipēdu novietošanas vietas;
 - velonovietnes sabiedriskās vietās un pie sabiedriskām ēkām Tukuma novada pagastos – 14 vietās, ietverot 78 velosipēdu novietošanas vietas;
 - velosipēdu novietnes vairākās pašvaldības izvietotas arī pie dzelzceļa stacijām – Jūrmalā, Tukumā, Lielvārdē, Siguldā, Carnikavas novada Garcimā;
 - velosipēdu novietne (velosipēdistiem draudzīga) dzelzceļa stacijā Tukums I, taču uz ilgāku laiku velosipēdisti atstāj savus velosipēdus stacijas ēkā, piestiprinātus pie uzgaidāmās zāles soliņiem (zem jumta, kameru uzraudzībā);
- vairākumā pašvaldību pie izglītības iestādēm atrodas velonovietnes:
 - Rīgā pie 50 izglītības iestādēm ir uzstādītas velonovietnes;
 - Rīgā pie astoņām izglītības iestādēm ir uzstādītas velosipēdu novietnes platformas;
 - Rīgā izveidoti seši velostāvparki, galvenokārt pie publiski pieejām atpūtas vietām pie ūdeņiem;
 - Rīgā izvietotas 84 velosipēdu novietnes pie aktīvās atpūtas zonām un peldvietām, pie bērnu rotaļu, vingrošanas un sporta laukumiem; tāpat



velonovietnes atrodas pie pašvaldības administrācijas ēkām, kultūras iestādēm, gar veloceļiem u.c.;

- Tukuma pilsētā pie izglītības iestādēm atrodas velonovietnes 12 vietās ar iespēju novietot 195 velosipēdus, t.sk. velosipēdistiem draudzīgas velonovietnes – 5 vietās ar 112 velosipēdu novietošanas iespējām (56 rāmji x 2 vietas);
 - Tukumā pie Tūrisma informācijas centra atrodas brīvdabas velodarbņīca.



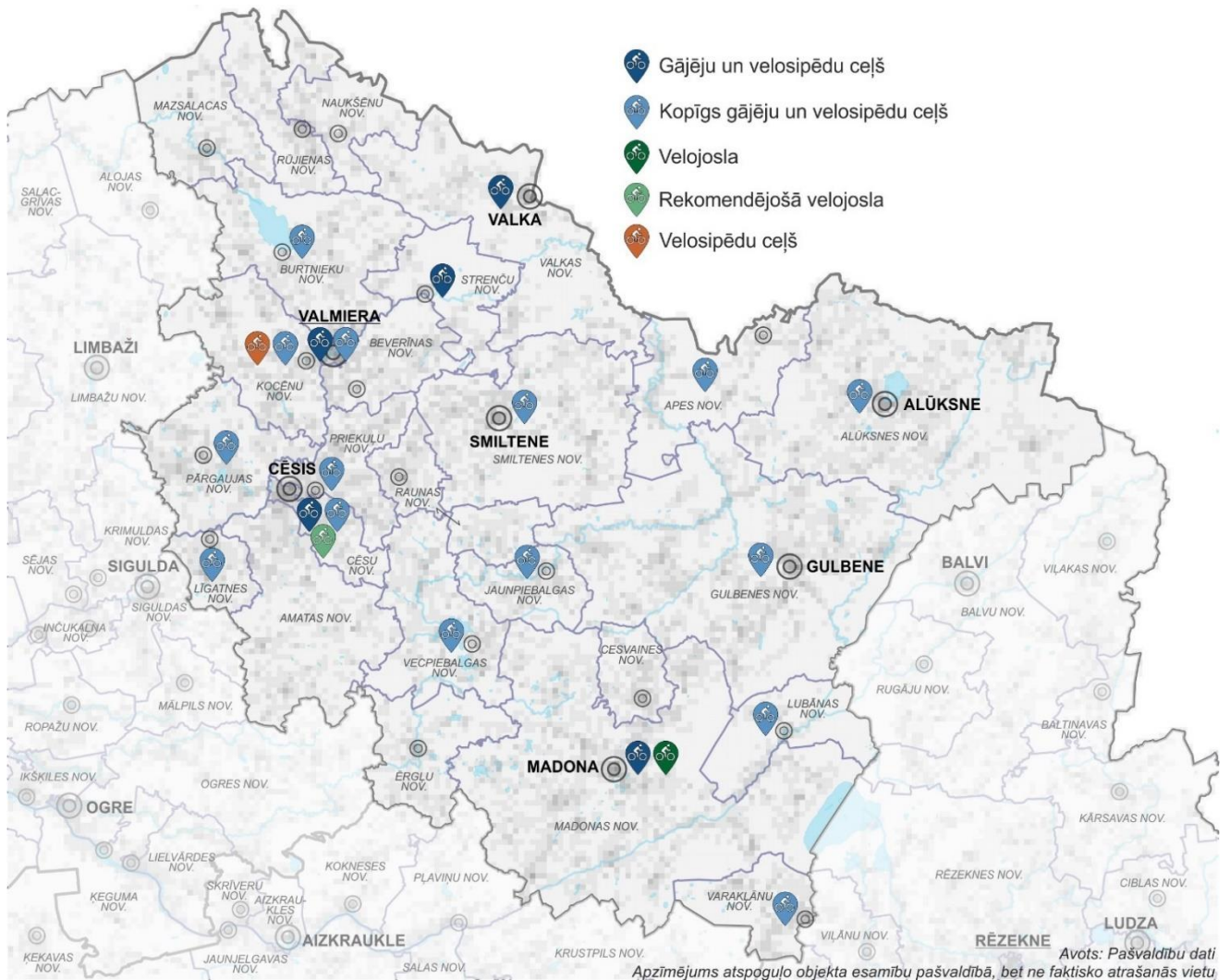
3.4.attēls. Velosatiksmes infrastruktūra Rīgas plānošanas reģiona pašvaldībās

Starp **Vidzemes plānošanas reģiona** pašvaldībām izceļami Cēsu, Madonas, Kocēnu novadi un Valmieras pilsēta, kur pieejama plašākā velosatiksmes infrastruktūra – gājēju un velosipēdu ceļi, velojošanas, velosipēdu ceļi u.c. (3.5.attēls). Uz 1000 iedzīvotājiem garākā velosatiksmes infrastruktūra Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldībās ir Jaunpiebalgas, Strenču un Cēsu novadā, savukārt pēc kilometriem garākā tā ir Valmieras pilsētā, Cēsu un Madonas novadā.



Tāpat jāatzīmē, ka:

- vairākumā pašvaldību velonovietnes atrodas pilsētu un ciemu centros, pie pašvaldības iestādēm un ēkām, publisko pakalpojumu objektiem;
- velostāvparks izveidots Alūksnes novada pašvaldībā pie Alūksnes Bānīša stacijas;
- visās pašvaldībās pie izglītības iestādēm izvietotas velonovietnes;
- Valmieras pilsētā atrodas trīs velosipēdu nomas punkti;
- Smiltēnē izveidota velosipēdu apkopes stacija.



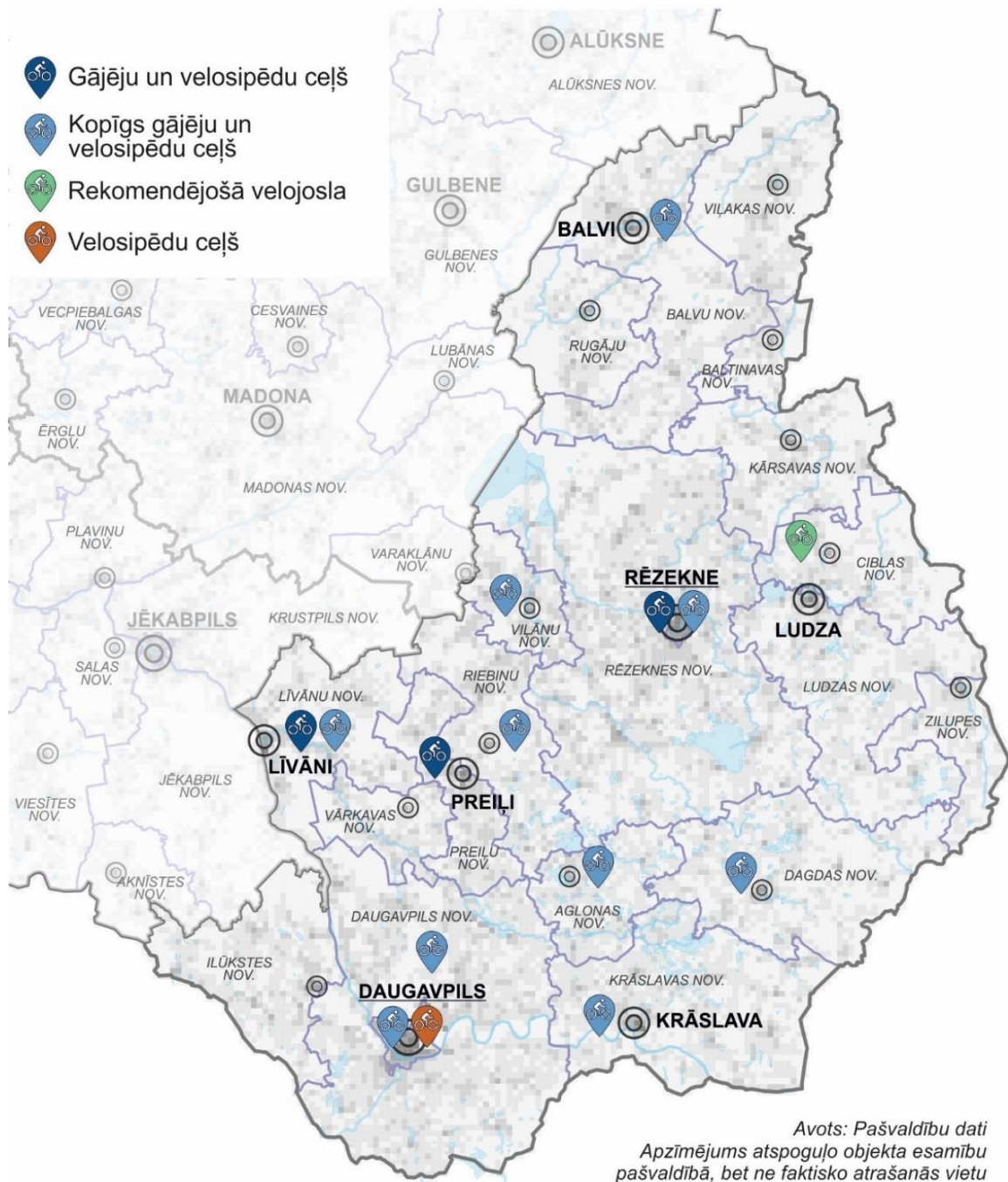
3.5.attēls. Velosatiksmes infrastruktūra Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldībās

Starp **Latgales plānošanas reģiona** pašvaldībām izceļamas Daugavpils un Rēzeknes pilsētas un Līvānu novads, kur pieejama pēc apjoma plašākā velosatiksmes infrastruktūra: gājēju un velosipēdu ceļi, velojošanas, velosipēdu ceļi u.c. (3.6.attēls). Uz 1000 iedzīvotājiem garākā velosatiksmes infrastruktūra Latgales plānošanas reģiona pašvaldībās ir Viļānu, Varakļānu un Līvānu novados, savukārt pēc kilometriem garākā tā ir Daugavpils un Rēzeknes pilsētās un Līvānu novadā.



Tāpat jāatzīmē, ka:

- visās pašvaldībās pie pašvaldības ēkām, veselības aprūpes iestādēm, kultūras namiem, bibliotēkām, sporta namiem, tūrisma apskates objektiem, aktīvās atpūtas vietām u.c. atrodas velonovietnes;
- vairākumā pašvaldību pie izglītības iestādēm atrodas velonovietnes;
- Ilūkstes novada Subatē iespējams iznomāt skrituļslidas, savukārt Pilskalnē un Bebreņē pieejama velosipēdu noma.



3.6.attēls. Velosatiksmes infrastruktūra Latgales plānošanas reģiona pašvaldībās



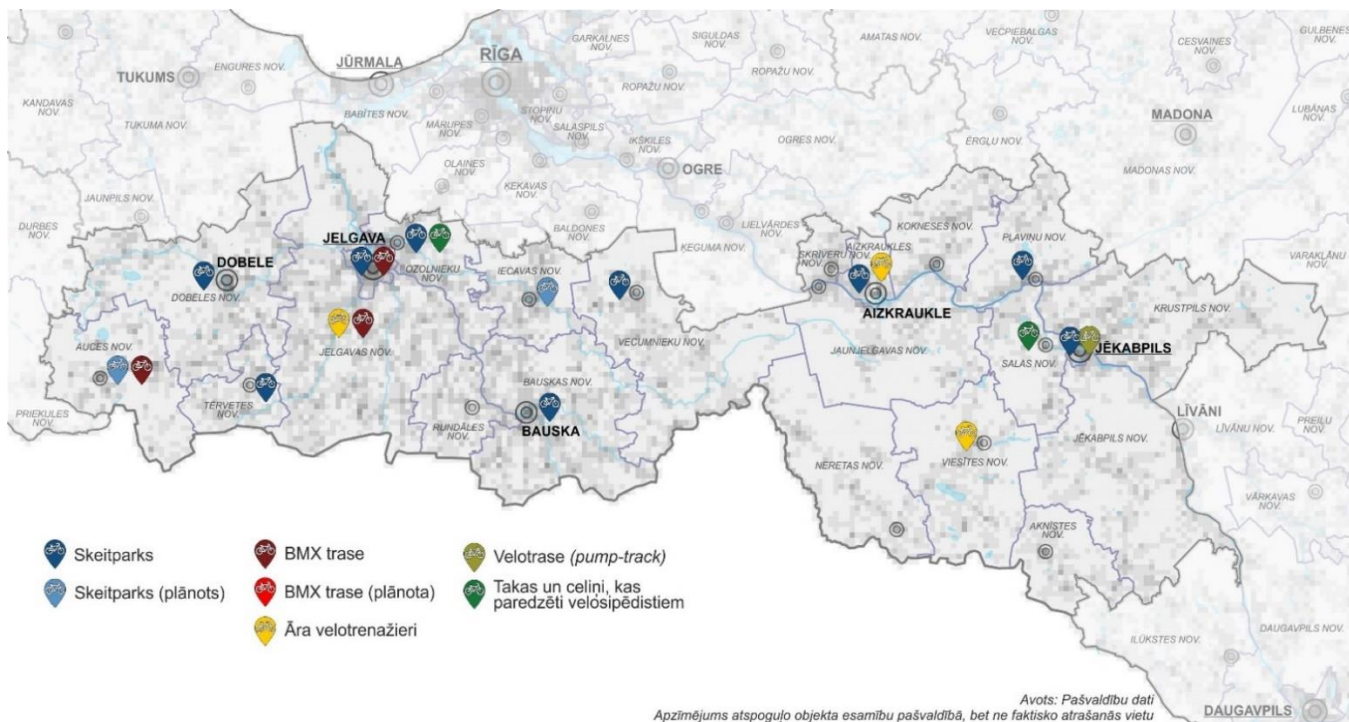
3.2.2. Sporta un veselību veicinoši velosatiksmes infrastruktūras objekti

Kā sporta un veselību veicinoši velosatiksmes infrastruktūras objekti pētījuma ietvaros definēti skeitparki, BMX, MTB trases u.c., kā arī cita veselību veicinoša velosatiksmes infrastruktūra un objekti:

- no 119 pašvaldībām 57 jeb 47% atrodas skeitparki un piecās ir plānota jaunu skeitparku izveide;
- 29 pašvaldībās ir BMX trases un trijās ir plānota jaunu BMX trašu izveide;
- 8 pašvaldībās atrodas MTB trases;
- 4 pašvaldībās atrodas velotrases (*pump-track*);
- 3 pašvaldībās – Ventspils un Daugavpils pilsētā un Smiltenes novadā – ir gan skeitparks, gan BMX trase, gan MTB trase;
- 22 pašvaldībās atrodas cita veselību veicinoša velosatiksmes infrastruktūra un objekti, un vēl divās pašvaldībās ir plānota šādas infrastruktūras izveide (āra velotrenažieri, takas un ceļi, kas paredzēti velosipēdistiem);
- no 119 pašvaldībām trešā daļa jeb 39 norādījušas, ka tajās neatrodas skeitparki, MTB trases, cita veselību veicinoša infrastruktūra un objekti, kā arī līdz 2020.gadam nav plānots tādus veidot.

Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju, **Zemgales plānošanas reģiona** pašvaldībās atrodas šādi sporta un veselību veicinošie velosatiksmes infrastruktūras objekti:

- visbiežāk sastopamie ir skeitparki, konkrēti – deviņi esoši un divi plānoti;
- trīs pašvaldībās ir BMX trases;



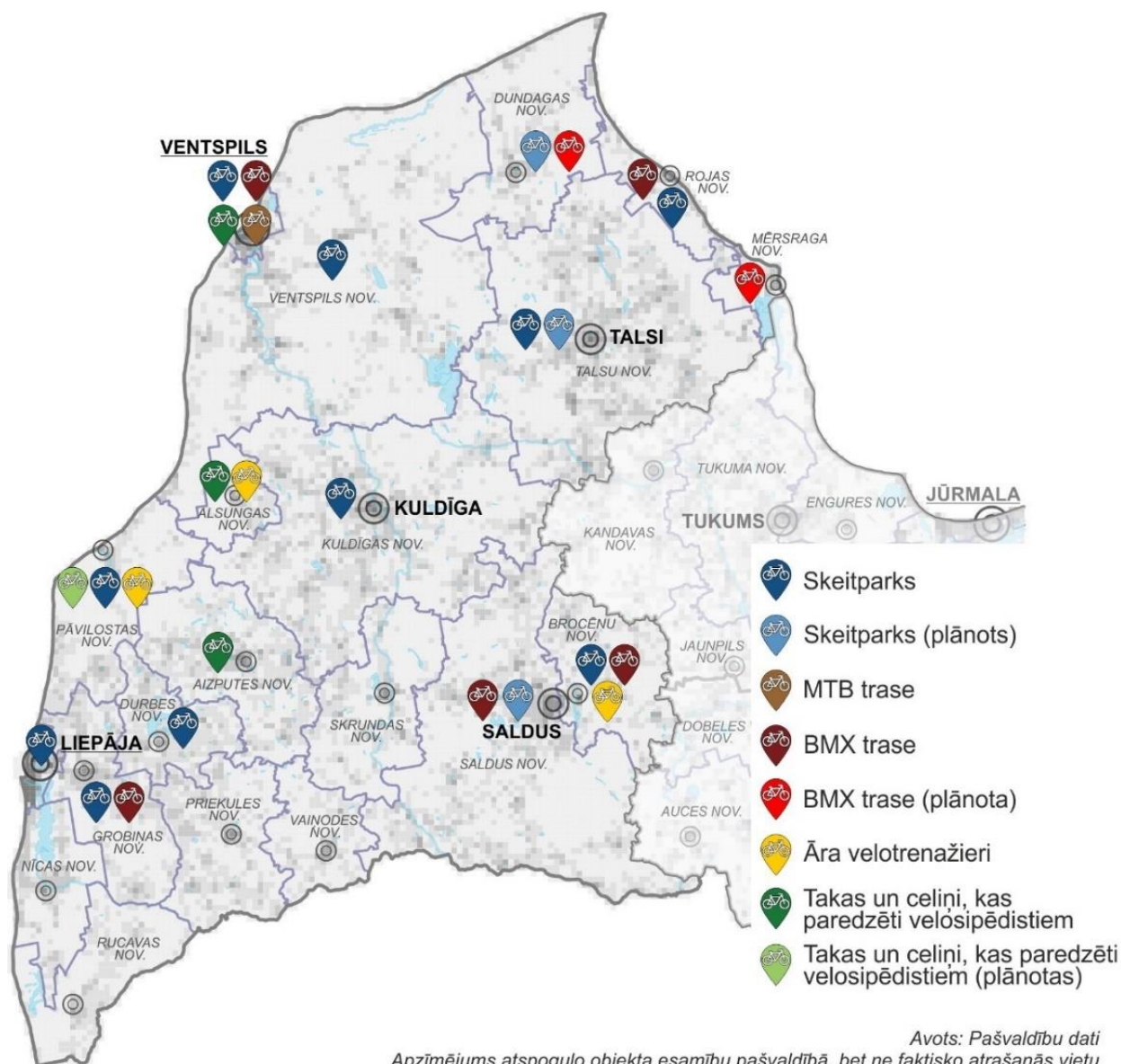
3.7.attēls. Velosatiksmes infrastruktūras objekti Zemgales plānošanas reģiona pašvaldībās



- Jelgavas, Aizkraukles un Viesītes novadā pieejami āra velotrenažieri;
- pašvaldībās atrodas arī moderna velosporta infrastruktūra: Jēkabpilī ir velotrase (pump-track), Jelgavā – viena no modernākajām BMX trasēm ar starta mērīšanas iekārtām;
- Bauskas novadā pieejama velosipēdu noma;
- vairākās pašvaldībās, piemēram, Viesītes un Aknīstes novadā, regulāri tiek rīkotas MTB kalnu velobraukšanas sacensības, veidojot un marķējot īslaicīgas trases (3.7.attēls).

Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju, **Kurzemes plānošanas reģiona** pašvaldībās atrodas šādi sporta un veselību veicinošie velosatiksmes infrastruktūras objekti:

- desmit esoši un trīs plānoti skeitparki;
- Liepājā – divi skeitparki: āra un iekštelpu, kas izmantojams aukstajā laikā;



3.8.attēls. Velosatiksmes infrastruktūras objekti Kurzemes plānošanas reģiona pašvaldībās



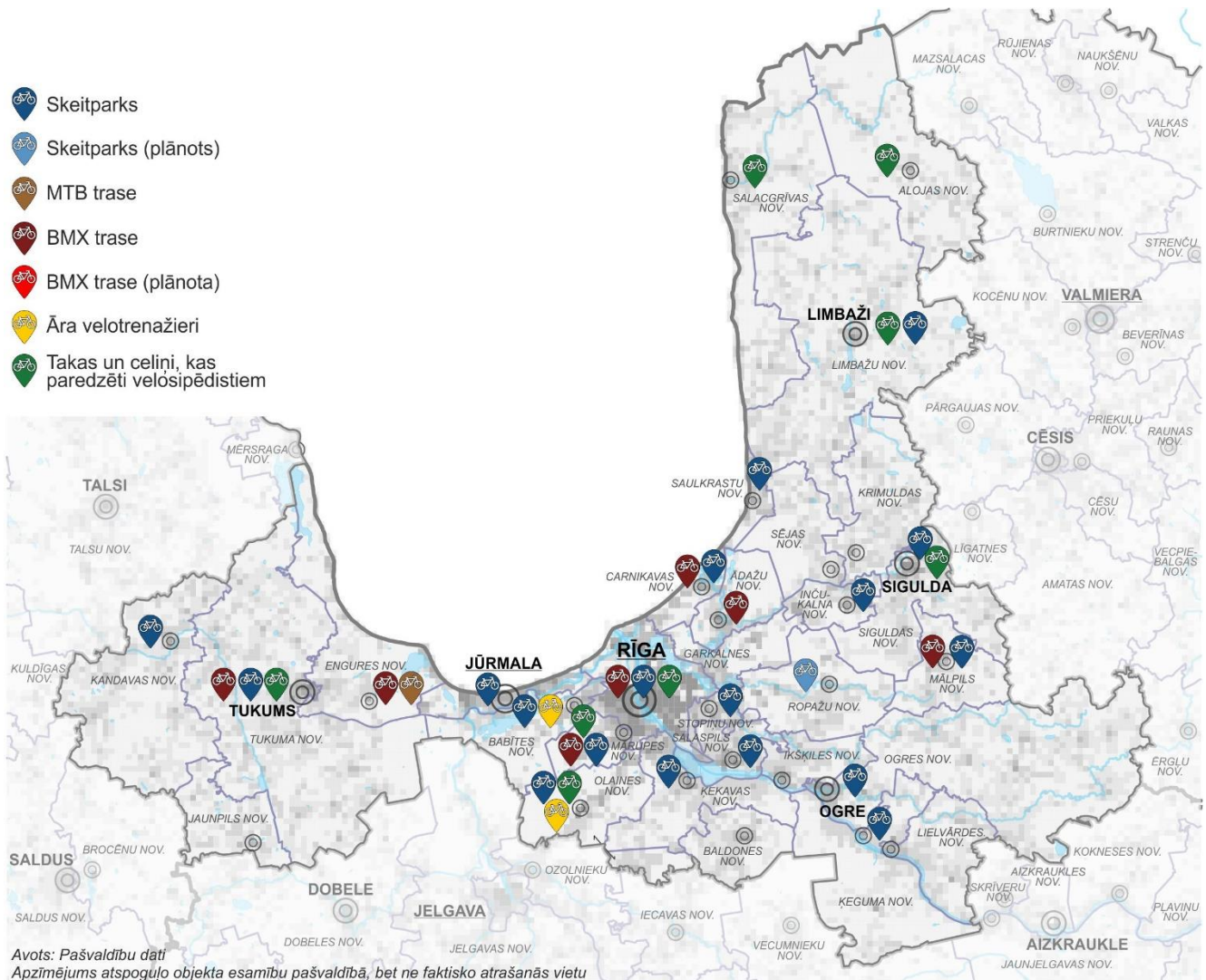
- Durbes novadā un Rucavas novada Rucavā un Papē ir iespēja nomāt velosipēdus, ko nodrošina pašvaldība;
- Aizputes novadā – Aizputē, Kazdangā un Cīravā – ir izveidotas velosipēdistu takas parkos;
- piecas esošas BMX trases un divas plānotas;
- lielā daļā pašvaldību ir takas un ceļi, kas paredzēti velosipēdistiem;
- Brocēnu novada visos pagastos un Brocēnu pilsētā atrodas āra trenāžieri, t.sk. velotrenāžieri;
- Ventspils pilsētā atrodas MTB trase;
- Priekules novadā nav MTB trases vai speciāli veidotas velosporta infrastruktūras, taču iedzīvotāji aktīvi nodarbojas ar velosportu: tiek rīkotas MTB sacensības, kur trases izveido uz sacensību laiku, izmantojot esošās meža takas, ceļus un lauku ceļus;
- Grobiņas novadā darbojas MTB klubs, kas izmanto iebrauktu un nemarkētu treniņu trasi (3.8.attēls).

Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju, **Rīgas plānošanas reģiona** pašvaldībās atrodas šādi sporta un veselību veicinošie velosatiksmes infrastruktūras objekti:

- 22 esoši skeitparki 18 pašvaldībās;
- septiņas BMX trases;
- Rīgā atrodas divi skeitparki: Miera dārzā (Latvijā lielākais – 1374 m² platībā) un Spīķeros, kas izveidoti, īstenojot teritorijas revitalizācijas projektus;
- vairākās pašvaldībās esošā skeitparku infrastruktūra ir novecojusi: Ikšķiles, Ķeguma, Saulkrastu un Tukuma novadi plāno atjaunot vai izbūvēt jaunus skeitparkus;
- Rīgā pie Rīgas Pļavnieku pamatskolas ir daudzfunkcionālā velosipēdu, skrituļslidu un skrituļdēļu trase;
- velosatiksmes infrastruktūras izveidē un uzturēšanā iesaistītas ne tikai pašvaldības: piemēram, Engures novada Melnezera mežā ir entuziastu izveidota neoficiāla MTB trase, Carnikavā par privātiem līdzekļiem izveidota BMX trase;
- Siguldā *Fischer* slēpošanas centrā regulāri vasaras sezonā notiek velosacensības, rollerslēpošanas nodarbības, piemēram, “S-Velo” sacensību seriāls;
- āra velotrenāžieri atrodas Olaines Mežaparkā, Babītes novada Babītē, Piņķos un Brīvkalnos;
- Carnikavā izveidota promenāde uz jūru (kopējais garums 1700 m), ko izmanto gan gājēji gan velosipēdisti. Promenāde ir daļa *EuroVelo* 13 maršruta un tajā izveidotas 5 atpūtas vietas ar iespēju novietot velosipēdus, atpūsties vai veikt uz stendiem norādītos vingrojumus;
- vairākās pašvaldībās ir takas un ceļi, kas paredzēti velosipēdistiem, tai skaitā Zaļā dzelzceļa – *Green Railways* maršrutā Alojās, Limbažu un Salacgrīvas novadā, Līdumu karjera takas Olainē;



- daudzviet esošo infrastruktūru iespējams izmantot sportam: Tukuma novadā bērnu rotaļu laukumos ir ceļi, pa kuriem ir iespējams skrituļot, skeitot un braukt ar velosipēdu, Salacgrīvā – velosipēdistu izklaides vieta pilsētas centrā, sporta laukumi Mārupē;
- pie Ropažu novada vidusskolas ir izveidots velobraukšanas laukums skolēniem, lai apgūtu prasmes un sagatavotos velosipēda vadītāja apliecības ieguvei CSDD. Pirmsskolas izglītības iestādes “Annele” teritorijā ir izveidota velobraukšanas trase ar mīksto segumu, lai apgūtu pirmās prasmes velobraukšanā;
- Ķekavas novada izglītības iestādēm pieejami atsevišķi elementi (ceļazīmes u.tml.), ko iespējams izvietot velobraukšanas apmācību veikšanai jebkurā laukumā;
- kopš 2011./2012. mācību gada Ķekavas Sporta skolā tiek īstenota profesionālās ievirzes sporta izglītības programma velobraukšanā (3.9.attēls).

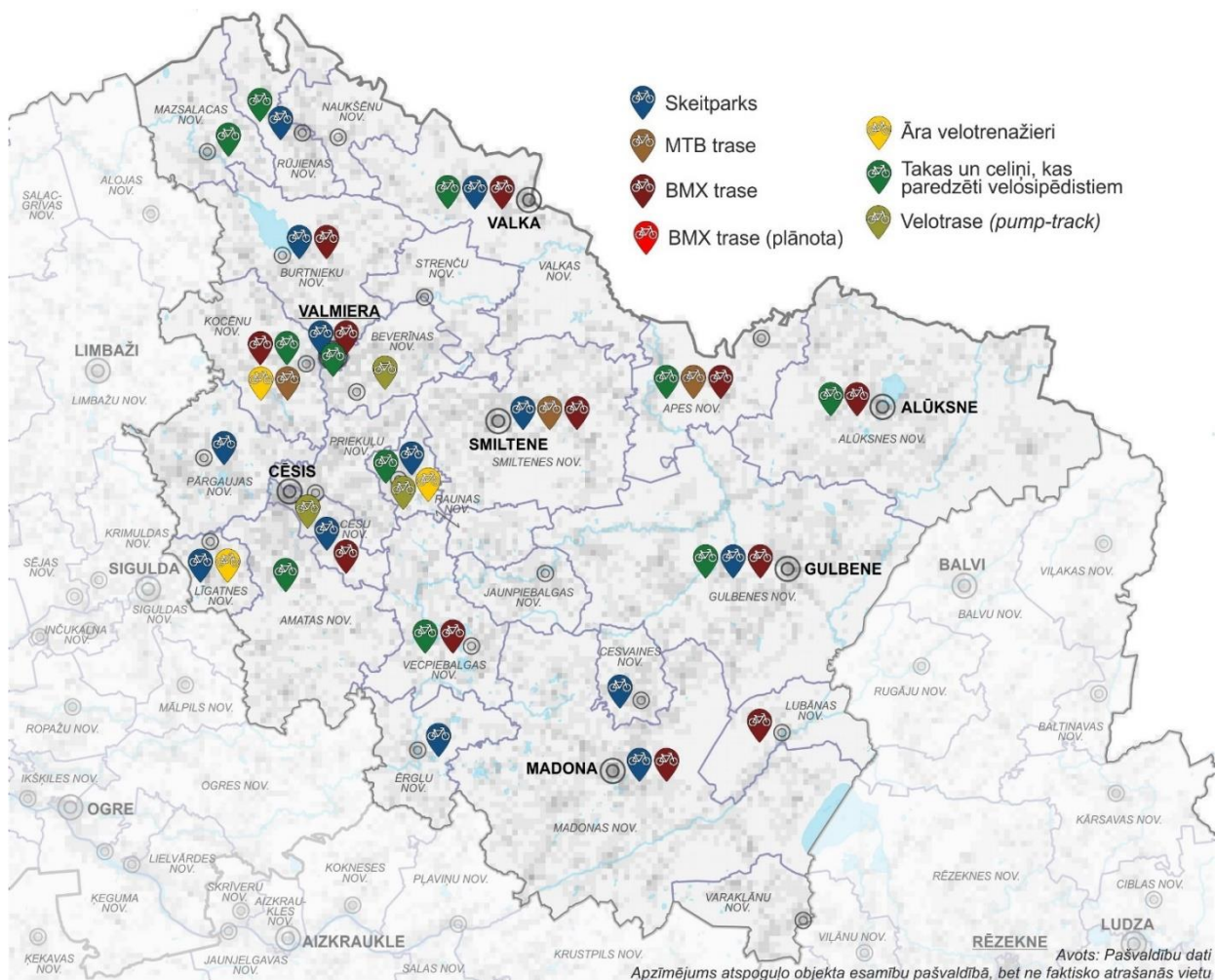


3.9.attēls. Velosatiksmes infrastruktūras objekti Rīgas plānošanas reģiona pašvaldībās



Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju, **Vidzemes plānošanas reģiona** pašvaldībās atrodas šādi sporta un veselību veicinošie velosatiksmes infrastruktūras objekti:

- 12 skeitparki;
- 12 BMX trases, no kurām izceļama modernākā Māra Štromberga BMX trase Valmierā;
- velotrases (*pump-track*) izveidotas Cēsu, Raunas un Beverīnas novadā;
- velosatiksmes infrastruktūras izveidē un uzturēšanā iesaistītas ne tikai pašvaldības: piemēram, izveidota BMX trase Gulbenē un velosipēdu parks-trase Alūksnē;
- vairākās pašvaldībās ir takas un ceļi, kas paredzēti velosipēdistiem, tai skaitā Pedeles upes rekreācijas zonas teritorija starp Igaunijas robežu un Sēlijas ielu Valkā, pastaigu takas Līgatnes novadā;
- āra velotrenažieri atrodas Raunas, Līgatnes un Kocēnu novadā;
- trīs pašvaldībās atrodas MTB trases: Kocēnu, Smiltenes un Apes novadā, kur sacensības organizē pa atsevišķi izveidotiem maršrutiem, lielākoties – pa esošiem ceļiem;



3.10.attēls. Velosatiksmes infrastruktūras objekti Vidzemes plānošanas reģiona pašvaldībās



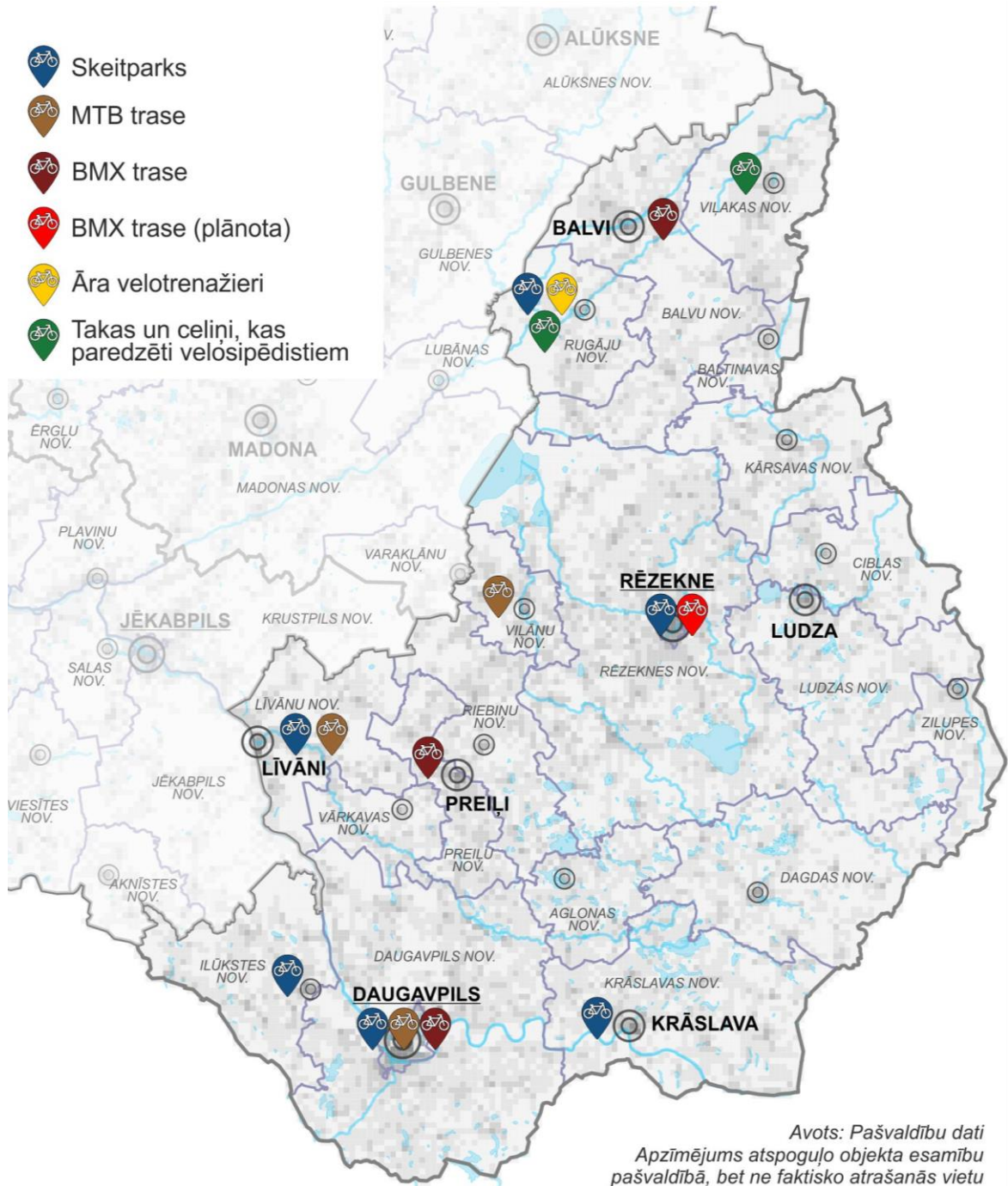
- daudzviet esošo infrastruktūru iespējams izmantot sportam: Alūksnē asfaltētā biatlona trase izmantojama, pārvietojoties ar velosipēdu, skrituļdēli u.c., Gulbenē ir rollerslēpošanas trase ~320 m garumā un stadiona skrejceļam apkārt izveidots asfaltēts ceļš, kas piemērots velosipēdistiem un skrituļotājiem;
- Rūjienas novadā izveidots vides objekts “Dzelzceļa stacija” ar velobraukšanas un skrituļošanas rampām;
- ceļu satiksmes apmācību laukumi: pie pirmsskolas izglītības iestādēm Alūksnē (speciāli marķēti laukumi), Raunā, Straupē, kā arī Smiltēnē pie profesionālās izglītības kompetences centra “Smiltēnes tehnikums”. Apes novadā velobraukšanas apmācības notiek daudzfunkcionālā laukumā pie Apes vidusskolas, Valmieras pilsētā ir plānota apmācību laukuma izveide (3.10.attēls).

Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju, **Latgales plānošanas reģiona** pašvaldībās atrodas šādi sporta un veselību veicinošie velosatiksmes infrastruktūras objekti:

- seši skeitparki: Rēzeknē Raiņa parkā, Daugavpilī Esplanādes parkā, Ilūkstes sporta stadionā, Krāslavā, Līvānos un Rugājos;
- trīs esošas BMX trases un viena plānota;
- trīs MTB trases;
- Esplanādes atpūtas parks Daugavpilī ir Baltijā pirmais veloparks, kas 4 ha platībā izveidots pilsētvidē, un tajā iekļautas dažādas zonas: skeitparks, asfaltēta velotrase, piedzīvojumu trase un bērnu zona. Parks ir daudzfunkcionāls un pielāgots 8 dažādiem pārvietošanās līdzekļiem: MTB, BMX, ielas velo, balansa velo, skeitbordam, longbordam, skrituļslidām un skrejritenim;
- vairākās pašvaldībās ir takas un ceļi, kas paredzēti velosipēdistiem, tai skaitā esošo atpūtas parku teritorijās: Balkānu dabas parkā Viļakas novadā, Stropu aktīvās atpūtas un sporta trase Stropu mežā Daugavpilī;
- Viļānu novadā ir piedzīvojumu velotrase aktīvās atpūtas laukuma teritorijā;
- Daugavpilī Stropu mežā Stropu aktīvās atpūtas un sporta trasē tiek organizētas rollerslēpošanas, veloorientēšanās un ziemas orientēšanās uz slēpēm sacensības. Vasaras sezonā tā darbojas kā velotrase, ziemas sezonā trasi aktīvi izmanto slēpotāji, tā ir visā garumā apgaismota;
- velosatiksmes infrastruktūras izveidē un uzturēšanā iesaistītas ne tikai pašvaldības: piemēram, Līvānu novadā MTB trasi ierīkojis veloklubs “Livelo”;
- ceļu satiksmes apmācību laukumi atrodas:
 - Rēzeknē;
 - Dagdā “Ceļu satiksmes drošības pilsētiņa” – pirmsskolas vecuma bērniem;
 - Kārsavā izbūvēts jauno satiksmes dalībnieku šķēršļu trases laukums, iegādāts aprīkojums un inventārs;
 - Līvānu novadā pie pirmsskolas izglītības iestādes “Rūķīši” ir satiksmes mācību laukums;



- Riebiņu vidusskolā pieejams aprīkojums velobraukšanas un ceļu satiksmes apmācībām;
- Rugāju novada vidusskolā vairākus gadus ar labiem panākumiem valsts mēroga sacensībās darbojas interešu izglītības pulciņš “Riteņbraukšana” (3.11.attēls).



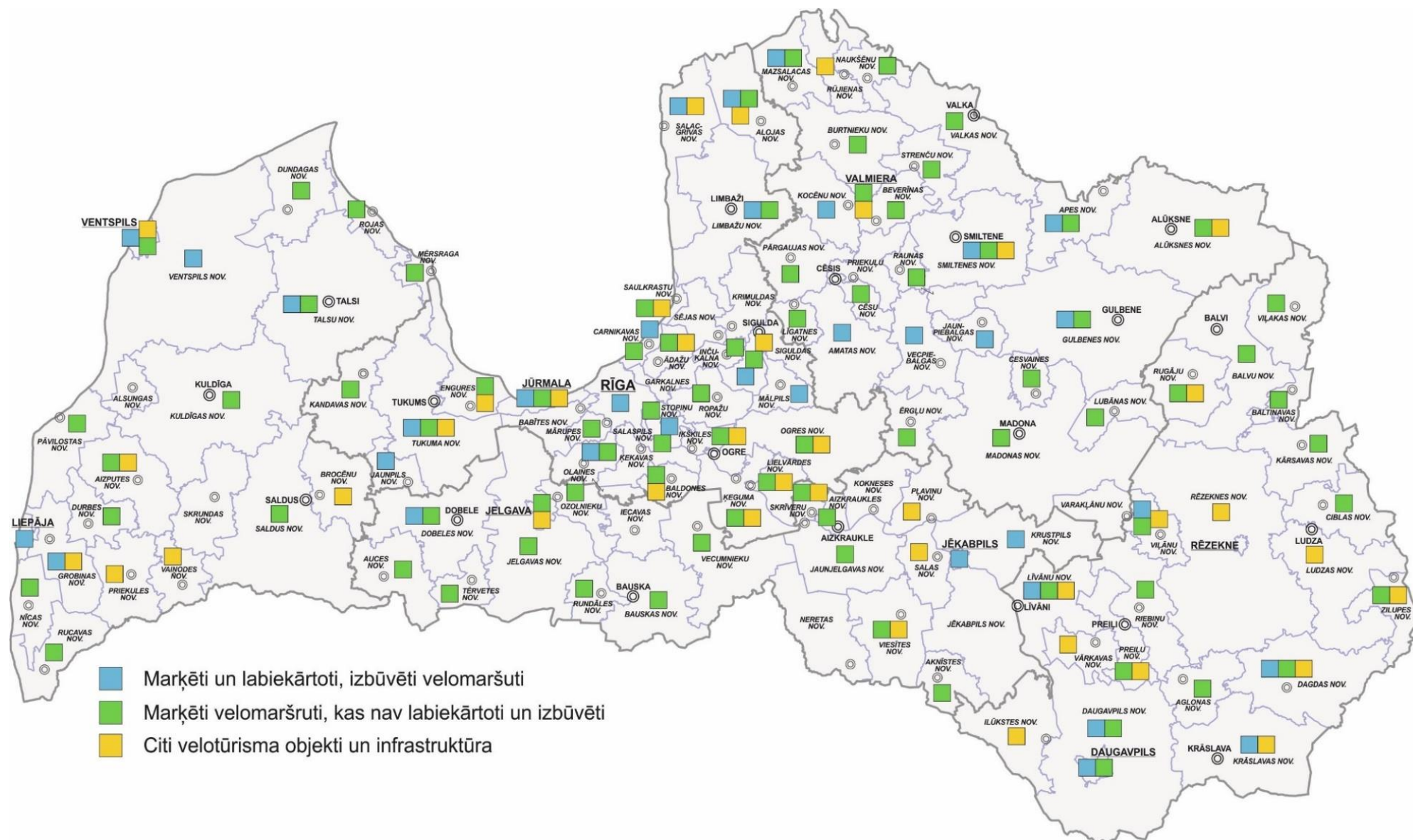
3.11.attēls. Velosatiksmes infrastruktūras objekti Latgales plānošanas reģiona pašvaldībās



3.2.3. Velotūrisma objekti un infrastruktūra

Kā velotūrisma objekti un infrastruktūra pētījuma ietvaros tiek definēti marķēti, labiekārtoti, izbūvēti velomaršruti, citi velotūrisma objekti un infrastruktūra (3.12.attēls):

- 34 pašvaldības norādījušas, ka tajās atrodas marķēti, labiekārtoti un izbūvēti velomaršruti;
- 85 pašvaldības norādījušas, ka tajās atrodas marķēti velomaršruti, kuri nav labiekārtoti un/vai nav izbūvēti;
- Latviju šķērso trīs starptautiskie *EuroVelo* velomaršruti
 - *EuroVelo* 10 “Apkārt Baltijas jūrai maršruts”, šķērsojot visas Baltijas jūras piekrastes pašvaldības (dublējas ar *EuroVelo* Nr.13)
 - *EuroVelo* 11 “Austrumeiropas maršruts”, vedot caur Daugavpili, Krāslavu, Aglonu, Dagdu, Ludzu, Rēzekni, Viļāniem, Madonu, Ērgļiem, Vecpiebalgu, Siguldu, Līgatni, Cēsīm, Smilteni, Valku;
 - *EuroVelo* 13 “Dzelzs priekškara maršruts” (Latvijā kopgarums 562 km), šķērsojot visas Baltijas jūras piekrastes pašvaldības;
- viens no lielākajiem velotūrisma attīstības projektiem ir Zaļais Dzelzceļš – *Green Railways*, kā ietvaros izveidots gājēju un velosipēdistu pastaigu un atpūtas maršruts pa bijušajām dzelzceļa līnijām. Kopumā Latvijas teritorijā ir četri Zaļā Dzelzceļa – *Green Railways* maršruti:
 - “Limbaži-Rūjiena”, ietverot arī Alojās un Mazsalacas novadu,
 - “Ainaži-Valmiera”, ietverot Salacgrīvas, Alojās un Kocēnu novadu un Valmieras pilsētu,
 - “Ieriķi-Gulbene”, ietverot Amatas, Cēsu, Vecpiebalgas, Jaunpiebalgas un Gulbenes novadu,
 - “Valga/Valka-Ape”;
- Daudzviet izveidoti vietējie tematiskie velomaršruti: piemēram, Daugavpils pilsētā – “Daugavas loki” un “Augšzemes ezeru loki”, Jelgavas pilsētā – “Muižas un Zemgales ainavas”, Valmieras pilsētā – “Industriālā Valmiera gadsimtu griežos” un “Valmieras puikas”, Baltinavas novadā – “Vēstures atskaņas Grīvas mežos”, Burtnieku novadā – “Apkārt Burtnieka ezeram”, Ozolnieku novadā – “Pa pirmā valsts prezidenta pēdām” u.c.;
- liela daļa pašvaldību norādījušas, ka tajās atrodas citi velotūrisma objekti un infrastruktūra: velonovietnes pie tūrisma objektiem, atpūtas vietas, informatīvie stendi, velosipēdu apkopes stacijas, velosipēdu nomas punkti, velomaršruti brīvpieejas digitālās kartēs ar GPS koordinātēm u.c.



3.12.attēls. Velotūrisma objekti un infrastruktūra, velomaršuti



3.2.4. Īstenotie un plānotie projekti

Kā īstenoti un plānoti projekti pētījuma ietvaros tiek definēti īstenotie un plānotie velosatiksmes infrastruktūras projekti laika posmā no 2014. līdz 2020.gadam (t.sk. projektēšana un būvniecība) saskaņā ar vietējo pašvaldību Attīstības programmām, Rīcības plāniem un Investīciju plāniem, atzīmējot, ka pašvaldību attīstības plānošana un projektu ieviešana ir ciešā sasaistē ar ikgadējo pašvaldību budžetu. 35 pašvaldības nav norādījušas plānotos projektus saistībā ar velosatiksmes infrastruktūras attīstību, vai tādi nav plānoti 2014.-2020.gadā (5.pielikums).

Republikas pilsētās 2014.-2020.gadā kopumā plānoti 66 projekti, no kā 65% ir īstenoti:

- Rīgā plānoti 16 velosatiksmes infrastruktūras attīstības projekti, no kā 8 ir īstenoti;
- Daugavpilī plānoti 9 projekti, no kā 7 īstenoti;
- Liepājā plānoti 7 projekti, no kā 5 īstenoti;
- Ventspilī plānoti 24 projekti, no kā 13 īstenoti;
- Jelgavā plānoti 4 projekti un visi īstenoti;
- Valmierā plānoti 6 projekti un visi īstenoti.

Novados saskaņā ar sniegto informāciju plānoti 229 velosatiksmes infrastruktūras attīstības projekti, no kuriem pēc skaita visvairāk – sekojošās pašvaldībās:

- Dobeles novadā plānoti 12 projekti, no kā 1 īstenots un pārējie īstenojami līdz 2027.gadam;
- Jelgavas novadā plānoti 10 projekti, no kā 3 īstenoti;
- Sējas novadā 2019.-2025.gadā plānots īstenot 9 projektus, līdz šim īstenots 1 projekts;
- Gulbenes novadā plānoti 9 projekti, no kā 2 īstenoti.

Kopumā no šiem 229 projektiem 63 jeb 28% ir īstenoti, 49 jeb 21% tiek īstenoti un nedaudz vairāk par pusi – 51% jeb 117 projekti – vēl nav īstenoti. Daļu līdz šim neīstenoto projektu pašvaldības savos attīstības plānošanas dokumentos plāno īstenot pat līdz 2027.gadam.

3.2.5. Sadarbības saites

Kā sadarbības saites pētījuma ietvaros tiek definētas sadarbības saites ar apkārtējām pašvaldībām velosatiksmes infrastruktūras un velotūrisma attīstības plānošanā un izveidē: plānotā un īstenotā sadarbība – veloceļu sasaistes izveide, velomaršruti, u.c.

3.13.attēlā atspoguļotas pašvaldību savstarpējās sadarbības saites saskaņā ar sniegto informāciju, kā arī starptautiskie *EuroVelo* velomaršruti. Kopumā redzams, ka aktīvākā pašvaldību sadarbība ir Pierīgā, Vidzemē un Latgalē.



3.13.attēls. Pašvaldību sadarbības saites velosatiksmes infrastruktūras un velotūrisma attīstībā



Saskaņā ar sniegto informāciju kopumā starp 119 pašvaldībām sadarbības saites ar citām pašvaldībām velosatiksmes infrastruktūras attīstības plānošanā un izveidē nav identificējušas 19 pašvaldības: Rēzeknes pilsēta un Aizputes, Baldones, Dundagas, Durbes, Iecavas, Jēkabpils, Jaunpiebalgas, Jaunjelgavas, Inčukalna, Ilūkstes, Kuldīgas, Mērsraga, Pļaviņu, Pāvilostas, Rojas, Varakļānu, Viļānu un Talsu novads.

Starptautisku velomaršrutu izveides projektos sadarbojas vairākas pašvaldības:

- *Tour de LatEst* sadarbības pašvaldības: Cēsu, Cesvaines, Ērgļu, Gulbenes, Lielvārdes, Līgatnes, Madonas, Siguldas, Smiltenes, Strenču, Ogres un Valkas novads un Valmieras pilsēta;
- Zaļais Dzelzceļš – *Green Railways* sadarbības pašvaldības: Alojās, Alūksnes, Apes, Amatas, Kocēnu, Raunas, Rūjienas, Salacgrīvas, Valkas, Gulbenes, Vecpiebalgas, Limbažu un Mazsalacas novads un Valmieras pilsēta;
- *EuroVelo 10* “Apkārt Baltijas jūrai maršruts” velomaršruta attīstībā sadarbojas visas Baltijas jūras piekrastes pašvaldības;
- *EuroVelo 11* “Austrumeiropas maršruts” sadarbojas Daugavpils, Krāslavas, Aglonas, Dagdas, Rēzeknes, Ludzas, Viļānu, Varakļānu, Madonas, Ērgļu, Vecpiebalgas, Amatas, Siguldas, Līgatnes, Cēsu, Priekuļu, Smiltenes un Valkas novads, Daugavpils un Rēzeknes pilsēta;
- *EuroVelo 13* “Dzelzs priekškara maršruts” velomaršruta attīstībā sadarbojas visas Baltijas jūras piekrastes pašvaldības.

3.3. Valsts velosatiksmes infrastruktūra

3.3.1. Esošā LVC velosatiksmes infrastruktūra

Lai novērtētu līdz šim paveikto ārpilsētas velosatiksmes infrastruktūras izveidē, apkopoti LVC sniegtie dati par valsts autoceļu ceļa zemes nodalījuma joslā esošajiem gājēju un veloceļiem, kas aktualizēti 15.01.2019.

Kopumā LVC īpašumā tika uzskaitīti 293 km velosatiksmes infrastruktūras. Pašlaik ir izbūvēti 279 km, bet 14 km ir jau izstrādāti būvprojekti, kas ir būvniecības stadijā (3 projekti) vai būvniecība vēl nav uzsākta (12 projekti). LVC uzskaitītā esošā izbūvētā velosatiksmes infrastruktūra iedalās šādi:

- 67% (187 km) ietves vai gājēju ceļi, pa kuriem atbilstoši Latvijas Ceļu satiksmes noteikumiem¹⁷ nav atļauts (izņemot ārkārtas gadījumus) pārvietoties ar velosipēdu;
- 33% jeb 89 km ir apvienotie gājēju/velosipēdu ceļi (30%);
- 2,8 km jeb 3% ir velosipēdi ceļi.

¹⁷ <https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi>



Savukārt izbūvētās velosatiksmes infrastruktūras platumu parametri:

- 1-2 m plata infrastruktūra – 93 km garumā;
- 2-3 m plata infrastruktūra – gandrīz 160 km garumā;
- par 27 km infrastruktūras nav datu.

Kopš 2015.gada Latvijā ir spēkā Latvijas standarts “Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015”, kurā norādīti nepieciešamie velosatiksmes infrastruktūras parametri, t.sk. platumi. Vairums veloceļu veidoti platumā no 1,0 m līdz 3,9 m. Atkarībā no kustības intensitātes uz konkrētā veloceļa pieļaujamie platumi ērtai un drošai kustībai var būt dažādi. Minimālais divvirzienu veloceļa platums ir 2,0 m, bet atbilstoši paredzētajai intensitātei tas var būt lielāks. Atsevišķos gadījumos ļoti mazintensīvas satiksmes vietās šie parametri ir samazināmi.

Gandrīz 100 km minētās velosatiksmes infrastruktūras ir apgaismota, kas mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem palielina drošību un ir nozīmīgs velosatiksmes attīstību veicinošs faktors.

LVC pieder ceļu posmi arī apdzīvotās vietās, kas rada dažādas nesekmīgas ielu attīstībā pašvaldībās. Atbilstošākai ielu infrastruktūrai, kas nesaskan ar LVC autoceļu vajadzībām, ir jābūt pašvaldību īpašumā. Šobrīd jau izbūvētās velosatiksmes infrastruktūras sadalījums pa apsaimniekotājiem ir šāds:

- 160 km ir LVC pārziņā;
- 120 km ir pašvaldību pārziņā.

3.3.2. Plānotā infrastruktūra

LVC sniegtajā apkopojumā minēts, ka 2020.gadā plānots realizēt būvprojektu “Gājēju – velosipēdistu ceļš gar a/c V20 Imanta – Babīte, km 0,00 – 2,30. Citi plānotie būvprojekti nav plānoti.

Šobrīd no LVC nav informācijas par plānveida velosatiksmes infrastruktūras ieviešanu un esošo veloceļu lietotāju plūsmām. LVC nepieciešams veikt padziļinātu velosatiksmes infrastruktūras auditu un potenciālo velosipēdistu plūsmu analīzi, lai izstrādātu velosatiksmes infrastruktūras attīstības plānošanas dokumentu.

Esošās nodalītās velosatiksmes infrastruktūras un plānoto projektu apjoms atbilstoši esošajiem datiem nav pietiekams, lai uzlabotu satiksmes drošību un attīstītu velosatiksmi kā ikdienas pārvietošanās veidu nacionālā mērogā, līdz ar to nenotiek virzība uz “*Vision Zero*”¹⁸ (ES uzstādīts ilgtermiņa mērķis līdz 2050.gadam: CSNg nav bojāgājušo) stratēģiju un Eiropas velobraukšanas stratēģijā noteiktajiem mērķiem.

¹⁸ European Commission (2011). White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM, Brussels.



4. Labās prakses piemēri Latvijā un ārzemēs velosatiksmes integrēšanai kopējā transporta sistēmā

Velosatiksmes integrēšanas kopējā transporta sistēmā priekšnosacījums ir attiecīgā transporta veida infrastruktūras nodrošinājums vietējā līmenī.¹⁹ Vairums pētījumu un pilsētu pieredze norāda, ka līdz šim nav definēts viens perfekts risinājums, kas nodrošinātu, lai pilsētu un starppilsētu mērogā privātais autotransports tiek aizvietots ar velosipēdu vai kopumā mainās attieksme pret alternatīviem pārvietošanās veidiem. Jautājuma sarežģītību nosaka attiecīgās infrastruktūras nodrošinājums, lietotāju skaits un kopējā attieksme/kultūra.^{20 21}

Pilsētvidē velosipēdu un citu mikromobilitātes rīku izmantošana galvenokārt ir saistīta ar lietotāja vēlmi pēc iespējas ātrāk nokļūt galamērķī, izvairoties no sastrēgumiem un citām neērtībām vai izmaksām, ar kādām saskaras autobraucēji. Savukārt starppilsētu posmos, kur galamērķu savstarpējie attālumi ir lielāki un velosatiksmes infrastruktūra nav pietiekami labi attīstīta, svarīgi ir nodrošināt sabiedriskā transporta un velosipēdu sasaisti. Starppilsētu kontekstā sabiedriskais transports ir dzelzceļa (stacijas un pieturas) un starppilsētu autobusu (autoostas un pieturas) infrastruktūra.

Sabiedriskā transporta tīkla un velosipēdu infrastruktūras sasaiste ir ierasta prakse, ko mūsdienās papildus attīsta līdz ar straujo tehnoloģiju un mobilitātes sistēmu popularitāti. Šajā kontekstā jāmin ne vien mobilitātes punktu un “mobilitāte kā pakalpojums” attīstība, bet arī dažādās digitālās iespējas, piemēram, vienotu biļešu sistēmu izveide, koplietošanas uzņēmējdarbības attīstība u.c.

Turpmāk konspektīvā veidā vizuāli attēloti labās prakses piemēri un infrastruktūras priekšnoteikumi velosipēdu satiksmes integrācijai kopējā transporta tīklā.^{22 23 24} Atspoguļotie piemēri ir tikai neliela daļa vispārējās labās prakses velosatiksmes integrēšanai kopējā transporta sistēmā.

4.1. Velosatiksmes infrastruktūra

Infrastruktūras nodrošinājums ir galvenais priekšnoteikums veiksmīgai velosatiksmes integrācijai kopējā transporta tīklā, tomēr zināmā mērā vietējās infrastruktūras

¹⁹ Cervero, Robert, Caldwell, Benjamin un Cuellar, Jesus. Bike-and-Ride: Build it and They Will Come. Berkeley, California: Journal of Public Transportation, Vol. 16, No. 4, 2013.

²⁰ Pucher, John un Bloustein, Edward J. Promoting Cycling for daily travel: Conclusions and lessons from across the globe. John Pucher un Edward J. Bloustein. City Cycling. Cambridge: MIT Press, 347-364, 2012.

²¹ Promoting Walking and Bicycling: Assessing the Evidence to Assist Planners. Forsyth, Ann un Krizek, Kevin, Built Environment, 36 (4), 429-446, 2010.

²² Planning for Bike Share Connectivity to Rail Transit. Griffin, Greg Phillip un Sener, Ipek Sener. Journal of Public Transportation, Vol. 19 (2), 1-22, 2016.

²³ Kager, Roland un Harms, Lucas. Synergies from Improved Cycling-Transit Integration: Towards and integrated urban mobility system. Tokyo: OECD. International Transport Forum, 2017.

²⁴ Nanninga, Henk un Röntgen et. al., Eduard. The Guidelines to Implement BiTiBi Services. European Commission, 2017.



trūkumu var kompensēt ar citu transportu veidu infrastruktūru, piedāvājumiem vai iespējām, kas tos padara par labāku izvēli.²⁵

4.1.1. Velojosla

2015.gada 2.jūnija MK noteikumi Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” definē: “2.29.velojosla – josla uz brauktuves, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdu un no citu transportlīdzekļu satiksmes ir atdalīta ar 920. ceļa apzīmējumu (tiek apzīmēta ar 941. ceļa apzīmējumu; var tikt apzīmēta ar 413. un 824. ceļa zīmi” (attēlota 413.)



(413.)



4.1.attēls. Velojosla Lāčplēša ielā, Rīgā (Google Street view)

4.1.2. Nodalīta velojosla

Nav noteikta definīcija, ierosinājums: “josla uz brauktuves, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdu un no citu transportlīdzekļu satiksmes ir atdalīta ar nodalošiem elementiem”.



4.2.attēls. Nodalīta velojosla Seviļā, Spānijā²⁶

4.1.3. Gājēju un velosipēdu ceļš

2015.gada 2.jūnija MK noteikumi Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” definē: “2.17.gājēju un velosipēdu ceļš – atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta gājējiem un braukšanai ar velosipēdu un apzīmēta ar 419. vai 421. ceļa zīmi” (attēlotas).



(419.)



(421.)



4.3.attēls. Gājēju un velosipēdu ceļš Varšava, Polija (SIA “IE.LA Inženieri”)

²⁵ Access to railway stations and its potential in increasing rail use. Martijn, Brons, Givoni, Moshe un Rietveld, Piet. 2009, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 43 (2), 136-149.

²⁶ <https://peopleforbikes.org/blog/tech-talk-19-beautiful-ways-to-protect-bike-lanes-photos/>



4.1.4. Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš

2015.gada 2.jūnija MK noteikumi Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” definē: “2.19.kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš – atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta jauktai gājēju un velosipēdu satiksmei un apzīmēta ar 417. ceļa zīmi. Šāda veida velosatiksmes savienojumi jāveido starp apdzīvotām vietām” (attēlota 417.).



(417.)

4.1.5. Velosipēdu ceļš

2015.gada 2.jūnija MK noteikumi Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” definē: “2.30.velosipēdu ceļš – atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdiem un apzīmēta ar 413. ceļa zīmi un 932. vai 941. ceļa apzīmējumu.”

Velosipēdu ceļš ir piemērotākais un drošākais infrastruktūras veids, kā nodalīt velosatiksmi no pārējās satiksmes. Velosipēdu ceļa novietojums ielas telpā un tehniskie parametri atkarīgi no tā funkcijas. Blīvā apbūvē pēc iespējas jāveido vienvirziena velosipēdu ceļi abās ielas pusēs. Ja apbūve ir reta, tiek savienoti blīvas apbūves centri vai apdzīvotas vietas, veido divvirzienu velosipēdu ceļus.

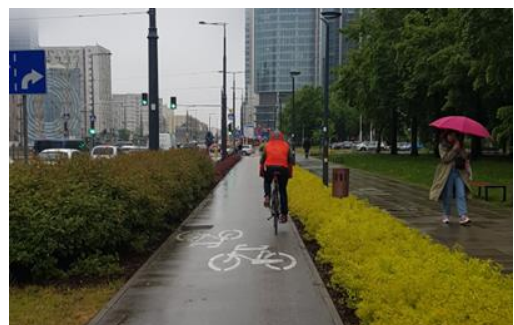
Eiropas riteņbraucēju federācija nosaka, ka velosipēdu ceļiem ātrgaitas velobraukšanas maršrutos ir jābūt vismaz 4,0 m platiem.²⁷ Latvijā šādi ātrgaitas velomaršruti būtu tie, kas savieno Rīgu ar Pierīgu, piemēram, esošais velomaršruts Rīga-Jūrmala, kā arī citi tekstā iepriekšminētie.



4.4.attēls. Liepāja-Grobiņa kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš (www.liepajniekiem.lv)



4.5.attēls. Velosipēdu ceļš Brīvības ielā, Rīgā (Google Street View)



4.6.attēls. Velosipēdu ceļš Varšava, Polija (SIA “IE.LA Inženieri”)

²⁷ <https://ecf.com/what-we-do/urban-mobility/fast-cycling-routes>



4.1.6. Veloiela

Veloielas ir ceļi un ielas, kur prioritāte ir velosipēdistiem, to sauklis: “Auto ir viesis”. Šajās ielās velosipēdisti pa brauktuvi drīkst pārvietoties visā tās platumā un zīmes darbības zonā atļautais braukšanas ātrums nepārsniedz 30 km/h. Veloiela ir jauns infrastruktūras veids, kas jāievieš normatīvajos aktos. Šo infrastruktūras tipu var lietot, lai turpinātu maģistrālos velosatiksmes virzienus vietās, kur nevar nodalīt velosatiksmi no autosatiksmes. Šāda regulējuma un ielu dizaina ieviešana rada iespēju prioritizēt velosatiksmi, kur tas nepieciešams. Pasaulē veloielas dizainu bieži pielieto tādās valstīs kā Nīderlande, Beļģija, Vācija, Dānija.

2018.gadā Eiropas Mobilitātes nedēļas ietvaros Pils ielā Siguldā tika izveidots Latvijā līdz šim pirmais veloielas modelis reālā vidē. Ielā tika modelēts veloielas dizains, izmantojot pagaidu krāsojumu un mazās arhitektūras formas. 2019.gadā šis modelis tika apstiprināts kā būvniecības iecere veloielas izbūvei Pils ielā, Siguldā.

4.1.7. Krustojumu pārbūve/uzlabojumu veikšana

Visvairāk konfliktpunktu starp velosatiksmi un autosatiksmi ir tieši ceļu krustojumos vai pievienojumos. Līdz ar to šiem satiksmes infrastruktūras elementiem jābūt viennozīmīgi saprotamiem, uztveramiem un atbilstošiem ceļu satiksmes noteikumiem. Lai veicinātu velosatiksmes attīstību, iespējami dažādi krustojumu un pievienojumu varianti. Tos veidojot, skaidri jānorāda, kuram satiksmes dalībniekam konkrētajā gadījumā ir priekšroka. Velosatiksmes infrastruktūras tīkls jāveido pēc iespējas nepārtraukts. Šķērsojot iebrauktuves uz blakus teritorijām, velosipēdu ceļi veidojami nepārtraukti.



4.7.attēls. Veloiela, Breda, Nīderlande (SIA “IE.LA Inženieri”)



4.8.attēls. Pagaidu krāsojums – modelis veloielai Siguldā (SIA “IE.LA Inženieri”)



4.9.attēls. Projekta vizualizācija veloielai Siguldā (SIA “IE.LA Inženieri”)



4.10.attēls. Nīderlandes piemērs ar rotācijas apli un velosipēdu infrastruktūru tajā (<https://www.fietsberaad.nl/>)



4.1.8. Velosatiksmes divlīmeņu šķērsojums

Velosatiksmes tīkls jāveido izbraucams ar velosipēdu, līdz ar to divlīmeņu šķērsojumos jāveido lēzenas nobrauktuves/uzbrauktuves, atbilstoši vides pieejamības prasībām, kā arī tuneļi veidojami pēc iespējas plaši un pārskatāmi. Ņemot vērā Latvijas dzelzceļa tīkla attīstību, ar šādiem šķērsojumiem apdzīvotās vietās būtu jāaizstāj vienlīmeņa šķērsojumi.



4.11.attēls. Divlīmeņu šķērsojuma velosipēdu ceļš Nīderlandē (SIA "IE.LA inženieri")

4.1.9. Dzīvojamās zonas un lēnās satiksmes zonas pilsētā

Latvijā līdz šim nav izstrādāts Latvijas valsts standarts vai vadlīnijas dzīvojamās zonas projektēšanai, kā arī ir daudz neskaidrību normatīvajos aktos par satiksmes regulējumu dzīvojamās zonās. Nepieciešama normatīvu dokumentu izstrāde, lai šādās zonās nodrošinātu satiksmes drošības prasības un dzīvojamās zonas telpas kvalitāti.

Autotransporta ātruma ierobežojumu 30 km/h pielieto blīvas apbūves zonās, kur aktīvi pārvietojas gājēji un velosipēdisti. Piemērs Latvijā: Cēsu Vecpilsētas loks. Cēsu novada dome 07.11.2019. pieņēma lēmumu "Par vadlīniju "Satiksmes drošības un mierināšanas risinājumu piemērošana Cēsu novadā" apstiprināšanu" (lēmums Nr.335, prot. Nr.16).²⁸

4.2. Velosipēdu koplietošana

Otrs nozīmīgākais velosatiksmes integrācijas priekšnoteikums ir koplietošanas velosipēdu sistēma. Koplietošanas velosipēdi var nodrošināt pārvietošanos braucieniem, kuri nesākas vai nebeidzas mājās. Līdz ar to šis pārvietošanās posms ir svarīgākais velosatiksmes un kopējās transporta sistēmas integrēšanā.²⁹ ³⁰ Attīstoties mobilitātes punktiem un "mobilitāte kā serviss" praksei kopumā, koplietošanas velosipēdus var papildināt arī ar citiem mikromobilitātes rīkiem.³¹



4.12.attēls. Koplietošanas velosipēdu rinda Nīderlandē³²

²⁸ <http://www.cesis.lv/lv/publiskie-dokumenti/satiksmes-mierinasanas-plans>

²⁹ Bike Share: A Review of Recent Literature. Fishman, Elliot. 2016. gada, Transport Reviews, Vol 36 (1), 92-113.

³⁰ Evaluating public transit modal shift dynamics in response to bikesharing: a tale of two U.S. cities. Martin, Elliot W. un Shaheen, Susan A. 2014, Journal of Transport Geography, Vol. 41, lpp. 315-324.

³¹ Williams Rail review. Rail in the Future transport system. 2019. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/802472/rail-in-the-future-transport-system.pdf

³² <https://kerekparral-is-elerheto-vasutallomasokkal-a-bringazok-mellet-a-vonatozok-szama-is-megno>



Pastāv vairākas un savstarpēji dažādas koplietošanas velosipēdu sistēmas – tādas, kur velosipēdu saņem un nodod vienā un tajā pašā punktā, tādas, kurās nav svarīga atdošanas vieta, kā arī tādas, kur velosipēda atdošana ir konkrētās vietās, kas nav obligāti brauciena sākuma punkts. Tāpat atšķiras arī pašvaldības iesaiste – vai pašvaldības pārziņā ir gan velosipēdi, gan to apsaimniekošana; vai pašvaldība paredz budžetu šādas sistēmas subsīdijām u.c. dažādi parametri. Gandrīz visām pilsētām raksturīga koplietošanas velosipēdu operatori ieviestā licencēšana un maksimālais (t.sk. arī minimālais) velosipēdu skaits pilsētā/pilsētas daļā.

4.3. Velonovietnes

Trešais priekšnoteikums veiksmīgai velosatiksmes integrēšanai kopējā tīklā ir atbilstošas velosipēdu novietnes mobilitātes punktos: stacijās un pieturas punktos. Ņemot vērā augstākminēto, velosipēdu novietošanai būtu jānodrošina īstermiņa funkcija (līdz 24 – 48 h), kas paredzētu velosipēdu atstāt uz laiku, kamēr tā lietotājs atrodas darbā vai citā uzturēšanās vietā.³³

4.3.1. Velonovietnes

Labā prakse intensīvas apbūves gadījumā paredz veidot velonovietnes autostāvvietu vietā, ārtelpā. Vienas automašīnas vietu var aizvietot ar 10 velosipēdu vietām. Ārvalstīs šādu risinājumu pielieto bieži, arī Latvijā ir atrodamī vairāki piemēri, un tas samazina gājēju un velosipēdistu konfliktus uz ietvēm, kā arī nodrošina, ka ietves telpa ir paredzēta tikai gājēju vajadzībām.



4.13.attēls. Velosipēdu novietnes Grācā, Austrijā (SIA “IE.LA Inženieri”)

4.3.2. Velostāvparki

Sabiedriskā transporta savietošanai ar velosatiksmi svarīgs elements ir velostāvparki pie sabiedriskā transporta pieturām, īpaši dzelzceļa stacijām un autoostām.

Velostāvparkos jābūt iespējai droši novietot velosipēdu uz ilgāku laiku; tiem jābūt apgaismotiem un ar videonovērošanu.

Rekomendējams lielākas velonovietnes veidot segtas. Labās prakses piemēri redzami pie



4.14.attēls. Velostāvparks Vācijā (SIA “IE.LA inženieri”)

³³ Kager, Roland un Harms, Lucas. Synergies from Improved Cycling-Transit Integration: Towards and integrated urban mobility system. Tokyo : OECD. International Transport Forum., 2017.



daudzām stacijām pasaulē, kur velonovietņu skaits ir vairāki tūkstoši. Pie lielākām stacijām velonovietnes tiek papildinātas ar velosipēdu servisa paškalpošanās punktiem, maksas ilgtermiņa velonovietnēm vai velonomas punktiem. Latvijā pie dzelzceļa stacijām tiek veidotas lielākas velonovietnes, kuras ikdienā kalpo kā velostāvparki: piemēram, Jelgavā.



4.15.attēls. Velostāvparks pie Jelgavas dzelzceļa stacijas³⁴

4.4. Integrēta plānošana un attīstība

Ceturtais komponents ir velosatiksmes un starppilsētu autobusu/dzelzceļa integrēta plānošana un darbība. Vislabākajā gadījumā par visām sistēmām būtu jāatbild vienai organizācijai, kas nodrošina integrētās sistēmas darbību. Tomēr, ja tas nav iespējams, tad sistēmai – plānošanai, iepirkumiem, subsīdijām u.c. regulētām prasībām iesaistītajām sistēmas daļām (velosatiksmē un dzelzceļš, velosatiksmē un starppilsētu autobusi, velosatiksmē un gan starppilsētu autobusi, gan vilcieni) – jābūt vismaz vienas augstākas institūcijas regulētai, lai nodrošinātu tās vienotu darbību.³⁵

Iespējams, galvenā prasība, kas neattiecas uz infrastruktūru, ir vienotas biļešu sistēmas nodrošināšana, kā arī kopēju informācijas (norādes, kustību saraksts, velosipēdu nomas vietas), biļešu abonementu, komunikācijas u.c. rīku piedāvājums.

Var izvērtēt nepieciešamību nodrošināt velosipēda līdzņemšanu vilcienā vai, piemēram, reģionālajā autobusā, t.sk. bagāžas nodalījumā. Šis ir kā izņēmums situācijās, kad nav pieejamas velonovietnes. Šāda pieeja nav prioritāra, jo, lai to nodrošinātu, nepieciešama papildus vieta uz peroniem un palielinās iekāpšanas/izkāpšanas laiks, kā arī vilcienā vai autobusā ir ierobežotas velosipēdu pārvadāšanās iespējas apjoma ziņā. Šo iespēju var piedāvāt ārpus maksimumstundām vai attālos reģionos, nodrošinot rekreācijas velosipēdu braucienus vai uzsākot velosatiksmes un citu transporta veidu integrēšanu.

2017.gadā noslēdzās trīs gadus ilgs ES projekts “*Bike. Train. Bike*”, kurā tika ieviesta “velosipēds-vilciens” integrēta satiksmes sistēma, lai ikdienā veiksmīgi kombinētu abus šos transporta veidus. Projektā iesaistījās Barselona, Milāna, Liverpūle un Beļģijas pilsētas. Kopējie “*Bike. Train. Bike*” projekta rezultāti apstiprina to, ka, veiksmīgi savienojot velosipēdu koplietošanas tīklu galvenajos galamērķos ar dzelzceļa

³⁴ <https://www.pilsetacilvekiem.lv/vilciens-velo-speks/>

³⁵ Kager, Roland un Harms, Lucas. Synergies from Improved Cycling-Transit Integration: Towards an integrated urban mobility system. Tokyo : OECD. International Transport Forum, 2017.



(vai reģionālā autobusa) pārvadājumiem, kopējais automašīnu lietotāju skaits samazinās un koplietošanas velosipēdu nomas lietotāju skaits pieaug.³⁶

Velosipēdu izmantošanas biežums ir tiešā veidā atkarīgs no sabiedrības kopējās attieksmes un pieredzes, tāpēc velosatiksmes datu ieguve un topošo velosipēdistu izglītošana ir būtiski aspekti, kas jāņem vērā velosatiksmes integrēšanā kopējā satiksmes tīklā.

4.4.1. Velosatiksmes datu ieguves punkti

Lai pieņemtu kvalitatīvus lēmumus par infrastruktūras attīstību un velosatiksmes veicināšanas risinājumiem, kā arī iegūtu kvantitatīvu informāciju par pasākumu efektivitāti, jābalstās uz reāliem datiem, gluži kā vērtējot autotransporta intensitāti. Latvijā velosatiksmes datu trūkums noved pie nepārdomātiem plāniem velosatiksmes infrastruktūras attīstībā. Velosatiksmes datu uzkrāšanai, analīzei un komunikācijai ar sabiedrību jābūt prioritātei gan LVC, gan pašvaldībām. Komunikācijā ar sabiedrību labs piemērs ir velosatiksmes skaitīšanas displeji uz velosipēdu ceļiem, kas informē visus satiksmes dalībniekus par aktuālo velosipēdu satiksmes intensitātes un nereti arī gājēju plūsmu situāciju (2.3.nodaļa, 2.14.attēls).

Velosipēdisti, pabraucot garām šādam velosipēdu skaitīšanas displejam un tajā tūlītēji redzot, ka skaitlis uz displeja izmainās, sajūt savu kā indivīda vērtību. Papildu tam velosipēdisti ir nosūtījis skaidru signālu plašākai sabiedrībai, ka velosipēdu satiksme ir prioritāte. Īpaši patīkamas sajūtas ir ziemas un rudens periodos, diennakts tumšajā, nereti lietainajā un sniegotajā laikā, kad indivīds redz – viņš ir daļa no lielākas cilvēku kustības, kas izvēlas braukt ar velosipēdu vai iet ar kājām.³⁷

2019.gadā INTERREG projekta “Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un ikdienas pārvietošanās Baltijas jūras reģiona pilsētās” (SUMBA) ietvaros izstrādāta “Velosipēdu satiksmes plūsmu uzskaites un datu analīzes metodika”, kurā vērtēti tehniskie risinājumi satiksmes datu ievākšanai.³⁸ Šajā projektā tika secināts, ka Latvijā nav velosatiksmes uzskaites sistēmas: dati tiek ievākti ļoti fragmentāri un galvenokārt tos iegūst nevalstiskās organizācijas. Metodikā rekomendēts datu ieguvei izmantot mašīnredzes tehnoloģijas (videonovērošanas kameru iegūtā materiāla analīze), jo krustojumos jau šobrīd uzstādītās videonovērošanas kameras var izmantot šo datu ievākšanai. No videofailiem ir iespējams nolasīt informāciju par velosipēdu komplektāciju.

³⁶ Nanninga, Henk un Röntgen et. al., Eduard. The Guidelines to Implement BiTiBi Services. European Commission, 2017.

³⁷ Fragments no intervijas ar M. Weinreich par situāciju Dānijā: *Showing cyclists that they count* Pieejams: <http://www.cycling-embassy.dk/2011/01/03/showing-cyclists-that-they-count/>

³⁸ Biedrība Baltijas Vides Forums, SIA “IE.LA Inženieri”. Velosipēdu satiksmes plūsmu uzskaites un datu analīzes metodika.



4.4.2. Bērnu apmācību laukumi

Izglītības sistēmā jāvirzās uz to, lai bērni jau skolā iemācītos ceļu satiksmes noteikumus un velosatiksmes apliecība nebūtu nepieciešama. Līdz ar to rekomendējami ir satiksmes mācību laukumi gan pirmsskolas, gan pārējo līmeņu izglītības iestādēs, kā arī publiskajā ārtelpā. Šādi apmācību laukumi ir ieviesti arī Latvijā, piemēram, Līvānos, Rīgas ielā.



4.16.attēls. Satiksmes drošības laukums pirmsskolas izglītības iestādē "Rūķīši", Rīgas iela 13, Līvāni (Viesturs Silenieks)



5. Ekonomisko (monetāro) labumu novērtējums

5.1. Sociāli-ekonomiskās analīzes būtība

Sociāli-ekonomiskā analīze ir vispārārtzīta metode, kā noteikt ieguldījumu ieguvumus un zaudējumus sabiedrībai, un tai ir būtiska nozīme lēmumu pieņemšanā. Tradicionāli sociāli-ekonomisko analīzi izmanto, lai noteiktu, vai ieguldījums salīdzināmos projektos ir lietderīgs no ekonomiskās efektivitātes viedokļa. Parasti tas nozīmē to, ka uzsvars ir uz projektiem, kuru sociāli-ekonomiskais labums ir lielāks, nekā citiem salīdzinātajiem projektiem. Tādējādi, izvērtējot ieguldītos finanšu resursus, priekšroka ir projektiem, kuri ar sociāli ekonomiskajiem procesiem, t.i., iespējamo projekta ietekmi, atgūst vairāk naudas (ienākumu). Līdz ar to sociāli-ekonomiskā analīze var noteikt, kam un cik sabiedrība būtu gatava piešķirt finanšu resursus, ja pastāv vairāki savā starpā konkurējoši projekti (ieguldījumi).

5.2. Sociāli-ekonomiskās analīzes problemātika

ES nepastāv vienota metodika, kā aprēķināt sociāli-ekonomisko atdevi no velosatiksmes ietekmi uz sabiedrību un vidi projektiem valstī, jo DG REGIO izstrādātajās Vadlīnijās IIA³⁹ veikšanai sniegta kopējā metodika dažādiem projektu veidiem, bet konkrēti piemēri iekļauti tikai transporta, komunālo, infrastruktūras, vides, enerģijas, platjoslas tīklu un pētniecības, attīstības un inovāciju projektiem. Pēdējo gadu laikā ir veikts daudz pētījumu šajā jomā, kas pierāda, ka velosatiksmes nozarē var pielietot transporta un vides ekonomikā aprobētas metodes sociāli-ekonomisko ieguvumu novērtēšanai. Papildus Eiropas investīciju banka ir izstrādājusi savas vadlīnijas investīciju projektu ekonomiskajai novērtēšanai, kurās ir iekļauta metodika ieguldījumu rekreācijas un veselības attīstībā sociāli-ekonomiskajai novērtēšanai.

Velosatiksmes ietekmes uz sabiedrību un vidi ekonomiskā ieguvuma vērtības noteikšanas problemātika ir aktuāla visās pasaulēs valstīs, bet tā īpaši aktualizējusies ir tieši pēdējo gadu laikā, pieaugot sabiedrības spiedienam vides problēmu risināšanā, lai izvērtētu atdevi no ieguldījumiem dažādās jomās. Tās noteikšana ir salīdzinoši jauna ekonomikas teorijas sadaļa, līdz ar to vēl tiek meklētas labākās metodes tās noteikšanai. Pēc būtības velosatiksmes ietekmes uz sabiedrību un vidi vērtības noteikšana ir līdzīga vides vērtības noteikšanai, līdz ar to var izmantot pielāgotas vides ekonomikas teorijā izmantotās metodes.

³⁹ Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020



5.3. Sociāli-ekonomiskā analīze

No 1990. līdz 2016.gadam transporta radītās SEG emisijas ES palielinājās par 26,10%, savukārt Latvijā – par 9,50%⁴⁰, kamēr citās nozarēs tās samazinājās.⁴¹ Līdz ar to transporta politika ir nonākusi kopējās Eiropas politikas fokusā. Līdz 2050.gadam ES ir nolēmusi samazināt SEG emisijas par 80-95% salīdzinājumā ar 1990.gada līmeni, kas nozīmē, ka transporta nozarē samazinājumam jābūt par aptuveni 60%.

Izvērtējot dažādus transporta veidus, tieši velosipēds sniedz iespēju būtiski samazināt SEG emisijas. Velosipēda dzīves cikla laikā radītās SEG emisijas ir vairāk nekā 10 reizes mazākas par motorizētu transporta veidu radītajām emisijām.

Eiropas Riteņbraucēju federācijas veiktais pētījums⁴² liecina, ka, ja ES dalībvalstīs velobraukšanas līmenis būtu līdzvērtīgs Dānijā esošajam, velosipēdu izmantošana kā transporta līdzeklis palīdzētu sasniegt 12-26% (atkarībā no aizstātā transporta veida) izvirzītā emisiju samazinājuma mērķa transporta nozarē 2050.gadā.

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 11.decembra regulu Nr.2018/1999 par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību tiek izstrādāts Nacionālais Enerģētikas un Klimata plāns 2021.-2030.gadam, uz kura pamatojoties ir noteikti Latvijas enerģētikas un klimata politikas nacionālie mērķi 2030.gadam.

Atbilstoši dokumentam izvirzītie mērķi līdz 2030.gadam attiecībā uz mikromobilitāti:

- plašāk tiek izmantoti sabiedriskā transporta pakalpojumi un ir samazināts privāto transportlīdzekļu lietojums, jo īpaši pilsētās;
- efektīvāka enerģijas izmantošana un alternatīvo degvielu, īpaši ne-emisiju enerģijas izmantošanas īpatsvara palielināšana;
- mazāks naftas imports un lielāks Latvijā iegūtu atjaunīgo energoresursu patēriņš transportā;
- ieguvumi sabiedrībai un tautsaimniecībai:
- būtiski uzlabota gaisa kvalitāte pilsētvidē un iedzīvotāju labsajūta, samazinot apdraudējumu iedzīvotāju veselībai, uzlabojot pilsētvides pievilcību ārvalstu apmeklētājiem un uzņēmējdarbības videi;
- nodrošināta ilgtspējīga un efektīva (vienkārša) mobilitāte, samazinot pārvietošanās laiku un atvieglot preču un pakalpojumu mobilitāti;
- samazināta transporta darbību ietekme uz klimatu (nodrošināts SEG emisiju samazinājums).

⁴⁰<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-11#tab-related-briefings>

⁴¹ <https://www.eea.europa.eu/highlights/eu-greenhouse-gas-emissions-at>

⁴² Cycle more often 2 cool down the planet – Quantifying CO2 savings of cycling, ECF, Brussels <https://ecf.com/groups/cycle-more-often-2-cool-down-planet-quantifying-co2-savings-cycling>



Saskaņā ar iepriekš uzskaitītajiem mērķiem novērtējuma sociāli-ekonomisko aprēķinu galvenais mērķis ir apzināt iespējamo CO₂ emisijas samazinājuma apjomu, ko sniedz iedzīvotāju gatavība aktīvāk izmantot velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli. Ar CO₂ emisijas samazinājumu tiek noteikti monetāri ieguvumi sabiedrībai un tautsaimniecībai.

5.3.1. Sociāli-ekonomiskās analīzes nosacījumi

Aprēķinu pamatā ir nosacījums: aprēķināt CO₂ emisijas samazinājuma apjomu un noteikt monetāros ieguvumus sabiedrībai un tautsaimniecībai. Lai izpildītu nosacījumu, ir izvirzīti četri galvenie pieņēmumi:

1.pieņēmums: netiešās CO₂ emisijas nav ņemtas vērā.

Pastāv nepilnības kopējo netiešo CO₂ izmešu daudzumu noteikšanai. Pievienotā vērtība šāda veida aprēķiniem būtuniecīga salīdzinājumā ar ieguldītā cilvēklaika izmaksām, ko prasa nepieciešamo datu vākšana un apstrāde.

2.pieņēmums: Braucienos ar velosipēdu nav iekļautas CO₂ emisijas.

Velosipēdu pilnā dzīves ciklā emitētais CO₂ netiek ņemts vērā: pieņēmums, ka braukšana ar velosipēdu ir klimatneitrāla.

3.pieņēmums: pārvietojoties ar velosipēdu, palielinās kopējais velosipēdistu skaits un vidējais velobraucienu ilgums un attālums.

Veicinot velosatiksmes attīstību, tiek sniegta iespēja ar velosipēdu pārvietoties biežāk, kā arī izmantot velosipēdu lielākos attālumos. Tas rada lielāku kopējo braucienu skaitu, izmantojot velosipēdu, un palielina velosipēda izmantošanas modālo daļu (pārvietošanas veida īpatsvaru kopējā vienā personas pārvietošanās "grozā"). Piemēram, Vīnē tika uzlabota velosatiksmes infrastruktūra, tādējādi palielinot velosipēdistu vidējo pārvietošanās ātrumu. Rezultātā piecu gadu laikā brauciena garums palielinājās no 3,5 līdz 4,0 km. Ja sniedz iespēju tajā pašā laika posmā nobraukt lielākus attālumus ar velosipēdu, velosipēdu izmanto vairāk reižu.⁴³

4. pieņēmums: pārējo transporta veidu veikto braucienu skaits un pārvietošanās attālumi mainās tikai velotransporta ietekmē, t.i., palielinoties braucienu skaitam ar velosipēdu, samazinās citu veidu pārvietošanās braucienu skaits un veiktie attālumi.

Velosatiksmes attīstības veicināšanas mērķis ir rosināt un sniegt iespēju vajadzības gadījumā pārvietoties ar velosipēdu. Šajā kontekstā tiek iekļauti trīs apsvērumi:

1. Braucieni ar velosipēdu aizvieto braucienus ar automašīnu un sabiedrisko transportu. Aprēķinos visi braucieni ar velosipēdu aizstāj braucienus, kas veikti ar citu transporta veidu. Iespējams, ka, izmantojot velosipēdu, tiek izvēlēts cits

⁴³ <http://habitat3.org/wp-content/uploads/GERMANY-EN-HIII-National-Report-Final-document-December-2014.pdf>



- maršruts (piemēram, ar velosipēdu brauc pa iekšpilsētu, nevis pa autoceļu apkārt), ko aprēķinos neņem vērā.
2. Var rasties papildu braucieni ar velosipēdu, piemēram, apvienojot rekreācijas nolūkā veiktos braucienus ar autotransportu un ar velosipēdu. Papildu velobraucienu skaits varētu būt mazs, īpaši tādās vietās, kur velosipēdistu īpatsvars sākotnēji ir neliels.
 3. Var izvēlētiem alternatīvus galamērķus, piemēram, tuvākas iepirkšanās vietas, kā rezultātā var samazināties ar transportlīdzekļiem nobraukto kilometru skaits. Lai aprēķinus padarītu pieejamus, pieņem, ka nenotiek mērķa maiņa.

5.3.2. Indikatīvo investīciju aprēķins velosatiksmes infrastruktūras attīstībai

Šīs sadaļas ietvaros tika novērtētas indikatīvās investīcijas, kas būtu nepieciešamas velosatiksmes infrastruktūras attīstībai Latvijā. Par galveno aprēķinu pamatprincipu ir izmantota "labumu pārnese metode"⁴⁴, t.i., Latvijas esošajai situācijai ar veloceļu garumu varētu piemērot kādu no ārvalstīs esošajām situācijām, piemēram, Igaunijā, kuras sākuma dati izmantoti turpmākajiem aprēķiniem šajā pētījumā.

Eiropas Komisija 2017.gadā publicēja pētījumu⁴⁵ ar statistikas salīdzinājumu starp ES valstīm par veloceļu kopgarumiem valstī, vidējo ikdienas nobraukto attālumu ar velosipēdu un braucienu skaitu uz vienu cilvēku, u.c.. No pētījuma rezultātiem iegūtie dažādu valstu dati dod priekšstatu, kāda ir velosatiksmes infrastruktūras attīstība konkrētā valstī, arī salīdzinājumā ar situāciju Latvijā. 5.1.tabulā ir sniegts pētījuma datu apkopojums. Latvijas dati ir ņemti no šā pētījuma.

Viens no nozīmīgākajiem vērtējamajiem rādītājiem ir veloceļu blīvums, t.i., veloceļu garums kilometros uz teritorijas platību. Tas parāda, cik kilometru veloceļa infrastruktūras ir izvietots valsts teritorijas vienā kvadrātkilometrā: jo lielāka šī vērtība, jo labāk attīstīta infrastruktūra.

No 5.1.tabulas datiem secināms, ka konkrētā valstī izbūvēto veloceļa garums pret valsts teritorijas platību ir tieši atkarīgs no apdzīvotības blīvuma valstī (aprēķinātā datu kopas korelācija starp iedzīvotāju blīvumu valstī un izbūvēto veloceļa blīvumu valstī veido 0,905, kas atspoguļo ļoti ciešu sakarību). Visaugstākais rādītājs ir Nīderlandē: ar iedzīvotāju blīvumu 411 iedz./km² veloceļu blīvums ir 0,889 km/km², kamēr Latvijā veloceļu blīvums ir **0,0113 km/km²**, bet kaimiņvalstīs Lietuvā un Igaunijā – **0,0140 km/km²** (detalizētu informāciju skatīt 11.Pielikumā).

⁴⁴ Labumu pārnese metode (*Benefit-transfer method*): šo metodi izmanto vērtību pārnesei no sākotnējās izpētes teritorijas uz vietu, kur nepieciešams modelēt vērtību. Ir pieļaujams, ka tiek veiktas vērtību korekcijas atbilstoši nepieciešamajai situācijai. Metodi pielieto, ja ir jau iepriekš veikti pētījumi attiecīgajā jautājumā un konkrētajā pētījumā ir ierobežoti budžeta un laika resursi

⁴⁵ Support study on data collection and analysis of active modes use and infrastructure in Europe, COWI, January 2017, Work Order: MOVE/A3/SER/2015-669/SI2.730093



5.1.tabula. Datu apkopojums velosatiksmes infrastruktūras pētījuma salīdzinājumam pa ES dalībvalstīm

Valsts	Informācijas gads	Teritorijas platība ⁴⁶	Iedzīvotāji ⁴⁷	Izbūvēto veloceļu garums ⁴⁸	Iedzīv. blīvums valstī	Izbūvēto veloceļa garums pret valsts teritorijas platību	Veloceļa garums uz 1000 iedz.
		km ²	cilv.	km	iedz./km ²	km/km ²	km/1000 iedz.
		[1]	[2]	[3]	[4]=[2]/[1]	[5]=[3]/[1]	[6]=[3]/([2]/1000)
Austrija	2013	83 879,00	8 511 000	13 707,00	101	0,1634	1,611
Dānija	2014	42 933,00	5 621 607	4 200,00	131	0,0978	0,747
Griekija	2014	131 957,00	10 992 783	381,00	83	0,0029	0,035
Igaunija	2015	45 227,00	1 313 271	632,00	29	0,0140	0,481
Lietuva	2011	65 300,00	2 943 472	897,00	45	0,0137	0,305
Luksemburga	2014	2 586,00	549 680	612,00	213	0,2367	1,113
Nīderlande	2014	41 543,00	17 082 000	36 938,00	411	0,8892	2,162
Polija	2015	312 696,00	38 005 614	2 610,00	122	0,0083	0,069
Slovākija	2014	49 035,00	5 400 598	918,66	110	0,0187	0,170
Ungārija	2015	93 030,00	9 855 571	1 442,00	106	0,0155	0,146
Vācija	2015	357 386,00	81 089 331	60 000,00	227	0,1679	0,740
Zviedrija	2015	450 295,00	9 790 000	19 000,00	22	0,0422	1,941
Latvija*	2019	64 481,95	1 919 968	727,76	31	0,0113	0,379

Piezīmes: *Šī Pētījuma aktuālie dati

Otrs vērtējamais rādītājs, kas ir iegūts no šā pētījuma pašvaldību un LVC inventarizācijas aptaujām, konkrēti, veloceļu garums uz 1000 iedzīvotājiem, parāda, ar cik veloceļa kilometriem ir nodrošināti 1000 valsts iedzīvotāju. Jo lielāka ir šī vērtība, jo labāks ir velosatiksmes infrastruktūras attīstību raksturojošais rādītājs. No 5.1.tabulas secināms, ka arī šajā gadījumā Nīderlandē ir labākais rādītājs, t.i., uz katriem 1000 iedzīvotājiem ir 2,16 km veloceļu infrastruktūras.

Lai aprēķinātu indikatīvas investīcijas veloceļu izbūvē Latvijā, balstoties uz citu līdzīgu valstu pieredzes, piemēro divus rādītājus:

- 1) atbilstošā valsts esošā veloceļa garums pret valsts teritoriju un
- 2) veloceļu garums uz 1000 iedzīvotājiem.

Abi šie rādītāji pielīdzināti Igaunijas situācijai (līdzīga ekonomiskā situācija, tuvināti klimatiskie apstākļi un līdzīgi nosacījumi pieejamajiem finansiālajiem līdzekļiem ārpus valsts budžeta, piemēram, ES fondi), jo otrajā rādītājā Lietuva atpaliek no Latvijas (5.1.tabula). Tādējādi aprēķina rezultātā iegūst, ka:

- 1) valsts esošā veloceļa garumam pret valsts teritoriju indikatīvās investīcijas noteiktas 15 760 791 EUR apmērā. Aprēķina algoritms: velosatiksmes infrastruktūras blīvums Igaunijā 2015.gadā bija 0,0140 km/km², 2018.gadā Latvijā – 0,0113 km/km². Indikatīvo investīciju iegūšanai nepieciešams aprēķināt konversijas koeficientu

⁴⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

⁴⁷ Turpat.

⁴⁸ Support study on data collection and analysis of active modes use and infrastructure in Europe, COWI, January 2017, Work Order: MOVE/A3/SER/2015-669/SI2.730093



esošā Latvija veloceļu tīklu garumam 727,76 km (no kuriem 701 km ir pašvaldības pārvaldībā esoši veloceļi un 26 km – LVC datu bāzē bilancē uzrādītie veloceļi), t.i., $0,0140/0,0113=1,238$. Līdz ar to nepieciešams izbūvēt veloceļu infrastruktūru līdz 901 km garumam ($727,76 \text{ km} \times 1,238=901 \text{ km}$), lai sasniegtu Igaunijas 2015.gada veloceļu blīvumu, tātad velosatiksmes infrastruktūras palielinājums būtu 173 km. Aprēķinos pieņemts, ka pilnīgi jauna veloceļa (2 m plats divvirzienu veloceļš, kas paredzēts tikai velotransportam un citiem mikromobilitātes rīkiem, atdalīts no autotransporta) izbūves izmaksas ir 45,47⁴⁹ EUR/m² jeb 90 940 EUR/km (detalizētu informāciju skatīt 11.Pielikumā);

- 2) *veloceļu garumam uz 1000 iedzīvotājiem* indikatīvās investīcijas ir 17 843 296 EUR apmērā. Aprēķina algoritms: velosatiksmes infrastruktūras garums uz 1000 iedzīvotājiem Igaunijā 2015.gadā bija 0,481 km, 2018.gadā Latvijā – 0,379 km. Indikatīvo investīciju iegūšanai nepieciešams aprēķināt konversijas koeficientu esošā Latvija veloceļu tīklu garumam 727,76 km, t.i., $0,481/0,379=1,270$. Līdz ar to ir jāizbūvē velosatiksmes infrastruktūra garumā līdz 923 km, t.i., $727,76 \text{ km} \times 1,270=923 \text{ km}$, lai sasniegtu Igaunijas 2015.gada veloceļa kilometrus uz 1000 iedzīvotājiem, tātad velosatiksmes infrastruktūras palielinājums būtu 196 km. Aprēķinos pieņemts, ka pilnīgi jauna veloceļa izbūves izmaksas sastāda 45,47⁵⁰ EUR/m² jeb 90 940 EUR/km.

Aprēķinot indikatīvās investīcijas, tās varētu svārstīties no 15 760 791 EUR līdz 17 843 296 EUR, papildus izbūvējot velosatiksmes infrastruktūru attiecīgi 173 km vai 196 km garumā.

Turpmākajiem aprēķiniem ņemts investīciju apjoms 17 843 296 EUR apmērā. Pieņēmums balstās uz maksimālo noteikto indikatīvo investīciju apjomu, ko vajadzētu ieguldīt Latvijas velosatiksmes infrastruktūras attīstībā.

Pieņemts, ka algu un enerģijas cenu dēļ palielināsies ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas uz km, bet šo pieaugumu kompensēs paaugstināta produktivitāte (labāki materiāli un tehnoloģijas). Tā kā ir grūti novērtēt šo divu procesu ātrumu un tempu, pieņemts, ka uzturēšanas izmaksas⁵¹ uz km saglabāsies nemainīgas visā novērtēšanas periodā.

5.3.3. Iespējamie CO₂ emisiju samazinājuma apjomi

Lai iegūtu CO₂ emisijas samazinājuma apjomu un noteiktu monetāros ieguvumus sabiedrībai un tautsaimniecībai, tika veikti CO₂ emisiju aprēķini, reizinot pārrēķinu

⁴⁹ SIA "IE.LA inženieri"

⁵⁰ SIA "IE.LA inženieri"

⁵¹ Aprēķinos tiek ietverti arī jaunizbūvētās velosatiksmes infrastruktūras uzturēšanas izdevumi kā ikgadējie regulārie izdevumi. Jaunās infrastruktūras periodiskās uzturēšanas izmaksas tiek prognozētas, pamatojoties uz paredzamo periodiskās uzturēšanas darbu grafiku. Darbu grafiks tika noteikts, balstoties uz novēroto uzturēšanas ciklu esošo maģistrāļu tīklā (piemēram, bruģa atjaunošana pēc 10 gadiem utt.). Aprēķinos pieņemts, ka uzturēšanas izmaksas sastāda 2,00% no kopējām indikatīvajām investīcijām.



koeficientu no sadedzinātās degvielas (aprēķinos pieņemts – benzīns) CO₂ ar vidējo automašīnas patēriņu (vieglās automašīnas gCO₂ uz km) un automašīnas kā pārvietošanās veida braucienu skaitu un vidējo brauciena ilgumu. Aprēķinu galvenie pieņēmumi un “bāzes” situācijas dati ir doti 5.2.tabulā un 5.3.tabulā.

5.2.tabula. Galvenie vispārīgie pieņēmumi aprēķiniem

Vispārējie rādītāji	Iedzīvotāju skaits ⁵²		1 919 968	Latvijā
	vidējie braucieni dienā*		2,10	uz personu
	vidējais brauciena garums*		5,30	km/brauciens
Auto	CO ₂ uz degvielas litru ⁵³		2 392,0	gCO ₂ /l
	vidējais patēriņš ⁵⁴		8,0	l/100 km
Sabiedriskais transports	vidējā emisija (uz personu) ⁵⁵		75,0	gCO ₂ /km
MS	Pārvietošanās veids ⁵⁶		vidējais brauciena garums ⁵⁷ , km	
	velosipēds	3,68%	velosipēds	0,44
	auto	47,28%	auto	22,45
	sabiedriskais transports	15,36%	sabiedriskais transports	4,52
	gājēji	33,68%	gājēji	1,58

Piezīmes: *Šī Pētījuma aktuālie dati

Pārvietošanās veidā ir parādīts Latvijas iedzīvotāju mobilitātes sadalījums, tai skaitā velosipēdu lietotāji, kuru pārvietošanās mērķis ir uz darbu vai mācību iestādi.

5.3.tabula. Galvenie velosatiksmes rādītāju pieņēmumi aprēķiniem

Rādītājs	Vērtība	Piezīmes
Velobraucienu skaits	141 375	Iedz. skaits Latvijā x vidējie braucieni dienā x pārvietošanās veids ar velosipēdu [1 919 968 x 2,10 x 3,68%]
Velosipēdistu skaits	70 655	Iedz. skaits Latvijā x pārvietošanās veids ar velosipēdu [1 919 968 x 3,68%]
Veloceļu garums; km	727	Šī Pētījuma pašvaldību un LVC inventarizācijās iegūtie dati
Velosipēdisti/veloceļu garums uz 1 km	97	Velosipēdistu skaits/Veloceļu garums [70 655/727]

Aprēķinātais velosipēdistu skaits ir tie iedzīvotāji, kas velotransportu izmanto regulāri, t.i., katru vai gandrīz katru dienu.

Lai aprēķinātu CO₂ emisijas, mainoties velosipēdistu skaitam, vērtē dažādus scenārijus:

- 1.scenārijs – “nulles” gadījums, kad, neraugoties uz veiktajām indikatīvajām investīcijām, velosipēdistu skaits nepalielinās;

⁵² ISGo20. Iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas statistiskajos reģionos, republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados, 2019

⁵³ Decreasing CO₂ by Increasing Bicycle Use, Hamburg University of Technology (TUHH) Institute for Transport Planning and Logistics, 2014

⁵⁴ Turpat.

⁵⁵ Turpat.

⁵⁶ Apsekojuma "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017. gadā" rezultāti, 2018.

<https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/meklet-tema/357-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate>

⁵⁷ Turpat.



- 2.scenārijs – “mērenais” attīstības scenārijs, kad velosipēdistu skaits Latvijā palielinās par 25% attiecībā pret 1.scenāriju;
- 3.scenārijs – “optimistisks” attīstības scenārijs, kad velosipēdistu skaits Latvijā palielinās divas reizes attiecībā pret 1.scenāriju.

Aprēķini veikti vairākiem scenārijiem, kur galvenie mainīgie ir MS un VBG palielinājums.

5.4.tabula parāda pārdalīto braucienu sadalījumu katram scenārijam, izmaiņu velotransporta pārvietošanās veida īpatsvarā un VBG katram scenārijam.

5.4.tabula. Pieņēmumi scenāriju aprēķiniem

Mainīgais	Bāzes vērtības	1.scenārijs	2.scenārijs	3.scenārijs
paredzamais velobraucienu pieaugums MS	-	0,00%	0,92%	3,68%
paredzamais VBG pieaugums	-	0,00%	15,00%	30,00%
Paredzamais velosipēdistu skaits	70 655	70 655	88 319	141 310
Velosipēdisti/veloceļa 1 km	97	76	96	153

No šā pētījuma socioloģiskajām aptaujām un pašvaldību inventarizāciju ir konstatēts, ka 2019.gadā Latvijā velosatiksmes infrastruktūras izmantošanas īpatnējais rādītājs ir 97 velobraucēji uz esošo izbūvēto 1 km velosatiksmes infrastruktūras. Katrā scenārijā ir citāds paredzamais velosipēdistu īpatsvara pieaugums kopējā mobilitātē, kā arī velosatiksmes infrastruktūras izmantošanas īpatnējais rādītājs (velosipēdistu skaits uz 1 km velosatiksmes infrastruktūras). 1.scenārijā, veicot Latvijā indikatīvās investīcijas velosatiksmes infrastruktūras papildu 196 km izbūvē, samazināsies īpatnējais rādītājs: 76 velosipēdisti uz 1 km. 2.scenārijā velosipēdistu skaits palielinās par 25% salīdzinājumā ar 1.scenāriju un sasniedz 4,60% velosipēdistu īpatsvaru kopējā mobilitātē. Tādējādi tiek sasniegts īpatnējais rādītājs: 96 velosipēdisti uz 1 km. 3.scenārija gadījumā velosipēdistu īpatsvars palielinās par 100% un sasniedz 7,36% velosipēdistu īpatsvaru kopējā mobilitātē, īpatnējam rādītājam sasniedzot 153 velosipēdistu uz 1 km velosatiksmes infrastruktūras.

Veicot scenāriju aprēķinus, kuri balstās uz galvenajiem nosacījumiem un pieņēmumiem, tika iegūti sekojoši dati: jauns MS, braucienu skaita izmaiņas pa transporta veidiem, jauno braucienu kopsomma un to sadalījums katram transporta veidam. Arī aprēķinātais jaunā brauciena garums katram scenārijam un izmaiņas velotransporta izmantošanas intensitātē un to ietekme uz kopējo mobilitāti (detalizētu informāciju skatīt 11.Pielikumā).

No 5.5.tabulas secināms, ka paredzamais velosipēdistu skaita pieaugums no 0% (1.scenārijs) līdz 3,68% (3.scenārijs) var samazināt CO₂ emisijas no aptuveni 8 399 tonnām (aprēķinātās emisijas esošajai situācijai pirms investīcijām) uz 8173,7 tonnām dienā (3.scenārijs), t.i., par 225 tonnām. Rezultātā Latvijā tiek ietaupīts līdz 82 405 tonnām CO₂ emisiju gadā.



5.5.tabula. Kopsavilkums par kopējiem CO₂ ietaupījumiem katram scenārijam

CO ₂ Emisija pirms	t CO ₂ /dienā	8 399,5		
	t CO ₂ /gadā	3 065 803,5		
		1.scenārijs	2.scenārijs	3.scenārijs
CO ₂ Emisija pēc	t CO ₂ /dienā	8 399,5	8 186,7	8 173,7
	t CO ₂ /gadā	3 065 803,5	2 988 151,2	2 983 398,2
CO ₂ Samazinājums	t CO ₂ /dienā	0,0	212,7	225,8
	t CO ₂ /gadā	0,0	77 652,3	82 405,3
Cena CO ₂ samazinājumam ⁵⁸	EUR/t	24,32		
CO ₂ samazinājuma vērtība gadā	EUR/gadā	0	1 888 503	2 004 097

Iegūto emisiju samazinājumu var izteikt monetārā veidā. Aprēķina pamatā ir iegūtās CO₂ emisijas samazinājuma vērtības, kuras izteiktas ar Eiropas CO₂ emisijas kvotas (*angļu val.* – *CO₂ European Emission Allowances*) cenām, konkrēti, 25.11.2019. vienas tonnas CO₂ emisijas kvotas cena bija 24,32 EUR, kas arī ir izmantota aprēķinos. Aprēķinu rezultātā redzams, ka Latvija var ietaupīt CO₂ emisijas līdz 2 004 tūkst. EUR gadā (3.scenārijs) (detalizētu informāciju skatīt 11.Pielikumā).

5.3.4. Investīciju indikatoru aprēķins

Atbilstoši Vadlīnijām IIA par sociāli-ekonomiskās analīzes gala rezultātiem uzskata šādus investīciju novērtējuma rādītājus:

- ekonomiskā ieguldījuma iekšējā ienākumu norma (*economic internal rate of return – ERR*);
- ekonomiskā ieguldījuma tīrā pašreizējā vērtība (*economic net present value – ENPV*);
- ieguvumu un izmaksu rādītājs (*benefit cost ratio – B/C*), t.i. ekonomisko ienākumu pašreizējā vērtība pret ekonomisko izmaksu pašreizējo vērtību jeb EPV(r)/EPV(c).

Investīciju novērtējuma rādītāju aprēķinu pamatpieņēmumi ir doti 5.6.tabulā.

5.6.tabula. Indikatīvo investīciju ENPV un ERR aprēķina pieņēmumi.

Rādītājs	Pieņēmums
Diskonta likme	5,0% (reālā sociālā diskonta likme)
Valūta	EUR
Novērtējuma periods	30 gadi: a) 0.gads – investīciju ieguldījums; b) 1.-30.gads ekonomisko investīciju koeficientu aprēķins – ekonomiskie ieguvumi un ikgadējie uzturēšanas izdevumi
Pamatlīdzekļu kalpošanas ilgums	50 gadi ceļiem un konstrukcijām
Kapitālās izmaksas	Tiek izmantotas pamata cenas, kas pārrēķinātas ekonomiskajās cenās. Atlikuma vērtība netiek ņemta vērā

⁵⁸ The European Climate Exchange (ECX) EUA and CER Daily Futures contracts, CO₂ European Emission Allowances <https://markets.businessinsider.com/commodities/co2-european-emission-allowances>



5.7.tabulā ir parādīti ieguldījumu realizēšanas gaitā iegūtie uzlabojumi. Ieguldījumu ekonomiskais NPV (pie 5,0% sociālās diskonta likmes) un IRR sniedz apmierinošus rādītājus, piemēram, 3.scenārija gadījumā ENPV ir + 328 966 tūkst. EUR, EIRR ir + 38,43% un B/C ir 15,81. Jāatzīmē, ka uzrādītie finanšu indikatori ir attiecināmi tikai uz indikatīvo investīciju radīto naudas plūsmu, kas izstrādāta scenārijiem ar konkrētiem pieņēmumiem. Šo ieguldījumu galvenā būtība ir CO₂ emisiju atmosfērā novēršana. Indikatīvās investīcijas saistāmas ar nozīmīgu sociālās vides infrastruktūras uzlabošanu un attiecīgo ES direktīvu izpildi.

5.7.tabula. indikatīvo investīciju ENPV un ERR aprēķina rezultāti scenārijiem

Rādītājs	1.scenārijs	2.scenārijs	3.scenārijs
Investīciju ekonomiskā iekšējā peļņas norma (ERR)	n/a	37,09%	38,43%
Investīciju ekonomiskā neto patreizējā vērtība (ENPV); tūkst. EUR	-22 218,3	308 710,4	328 966,3
Investīciju ekonomiskā ieguvumu-izmaksu rādītājs (B/C)	0,00	14,89	15,81

Velosipēdiem būs nozīmīga loma sabiedrības sociālajā dzīvē, turklāt ne tikai transporta SEG emisiju samazinājumā. Lai novērtētu pārējos ieguvumus monetārā veidā, ir jāveic detalizēta izpēte jau ar augstāku konkretizācijas pakāpi.

Iespējamie velosatiksmes ieguvumi, kas nav noteikti monetārā veidā šā darba ietvaros:

- nodrošināta mobilitāte māsaimniecībām ar zemākiem ienākumiem,
- samazināts troksnis,
- samazināts dabisko neatjaunīgo resursu patēriņš,
- uzlabota ceļu satiksmes drošība,
- paaugstināta dzīves kvalitāte,
- palielināta sociālā mijiedarbība,
- samazināta sastrēgumu iespējamība,
- uzlabota sabiedrības veselība un ietaupīti veselības aprūpē nodalīto budžetu resursi,
- radītas darba vietas,
- ietaupīta darba devēju nauda un uzlabota produktivitāte,
- paaugstināta pilsētu centru dzīvotspēja,
- efektīvi piegādātas preces.



6. Priekšlikumi

Lai Latvijā attīstītu velosatiksmi, paaugstinātu velosipēdistu ērtības un drošību un veicinātu veselībai un videi draudzīgu pārvietošanos, ir nepieciešamas daudzpusīgas darbības dažādos sektoros: infrastruktūras uzlabošana, satiksmes drošības uzlabošana, teritorijas plānošana, satiksmes dalībnieku izglītošana un uzvedības paradumu maiņa. Ilgtspējīgas mobilitātes principi nosaka autotransporta ierobežošanu un videi draudzīgāku transportu veidu ieviešanu. Satiksmes organizācijas un infrastruktūras plānošanā nepieciešama kompleksa pieeja, sadarbojoties dažādu nozaru profesionāļiem, iesaistot ikdienas velosipēdistus, ņemot vērā to pieredzi, kā arī regulāri apzinot sabiedrības domu.

Priekšlikumi velosatiksmes infrastruktūras attīstībai veidoti, balstoties uz esošā LVC nodalītās velosatiksmes infrastruktūras apjoma, pašvaldību sniegtās informācijas par velosatiksmes infrastruktūras apjomu, socioloģiskās aptaujas, multimodālas transporta sistēmas attīstības principiem un starptautiskās pieredzes velosatiksmi atbalstošos infrastruktūras risinājumos.

Sagatavotie ierosinājumi veidoti laika periodam līdz 2027.gadam, lai tie būtu pēc iespējas salāgojami ar izstrādes stadijā esošajām Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.–2027.gadam un Nacionālo Attīstības plānu 2021.–2027.gadam. Velosatiksmes infrastruktūra tiek skatīta apdzīvotu vietu robežās, savienojumos starp apdzīvotām vietām, kā arī dzelzceļa/starppilsētu autobusu infrastruktūras tīklā visā Latvijas teritorijā.

6.1. Dati

Mikromobilitātes, kuras pamatā ir velobraukšana, attīstības vajadzībām un tās turpmākai plānošanai esošās situācijas aprakstošie dati ir paši būtiskākie. Konkrētu rādītāju un pasākumu izpildes uzraudzība un novērtēšana ir svarīga, lai saprastu, vai tie atbilst sākotnējam mērķim, tā iegūstot arī pieredzi līdzīgu pasākumu īstenošanai turpmāk. Šāda veida informāciju nepieciešams sniegt saprotamā veidā, lai iesaistītu sabiedrību un visas ieinteresētās personas, kas turpmāk palīdzētu noteikt vajadzības.

Izvērtējot citu valstu pieredzi, šobrīd esošajai situācijai Latvijā visatbilstošākā metode atkārtotai datu ieguvei ir anketēšana jeb datu ieguve caur regulāri veiktām iedzīvotāju aptaujām. Lai ievērotu priekštecību un dati būtu salīdzināmi, aptaujā izmantojami pamatjautājumi (sniegti Eiropas Komisijas metodikā), papildus mainot vai pievienojot citus nepieciešamos jautājumus attiecīgajā laika periodā.

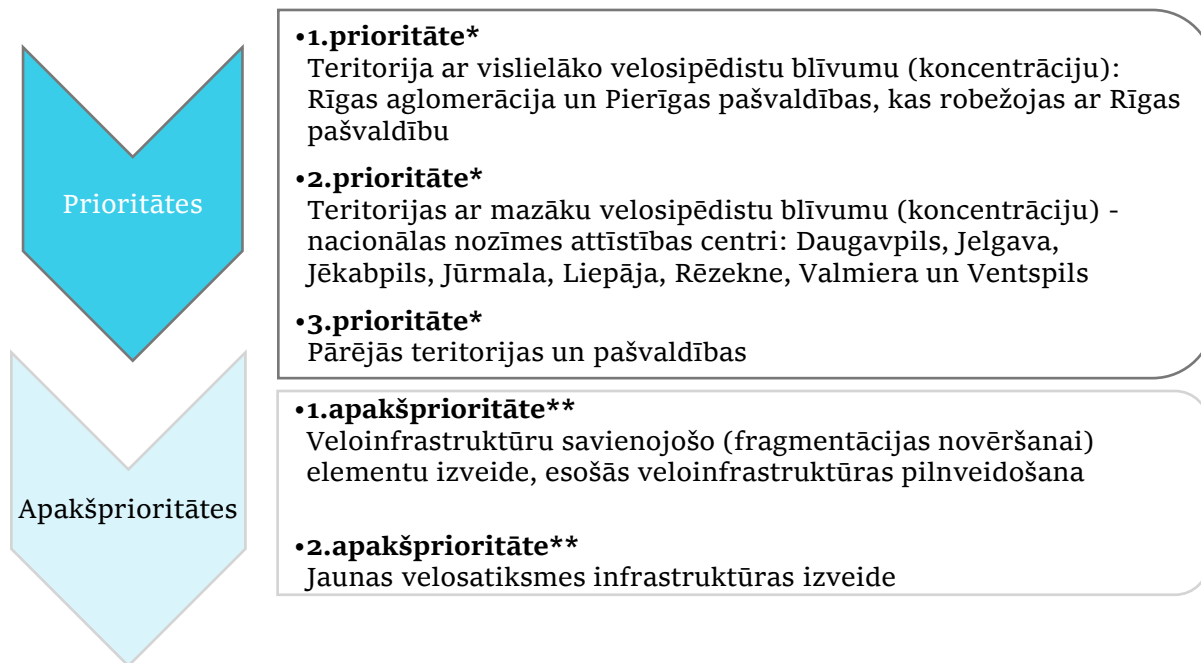
Tādās valstīs kā Dānija, Nīderlande, Zviedrija u.c. galvenajās ielās ir izvietoti velosipēdistu skaitītāji: displeji, uz kuriem attēlots velosipēdistu skaits dienā un gadā, kas sniedz velosipēdistiem sajūtu, ka viņi ir ievēroti un novērtēti. Šādu ekrānu un skaitītāju ieviešana var kalpot regulāra datu ieguvei un situācijas apzināšanai.



6.2. Infrastruktūra

Galvenais nosacījums veiksmīgai velosatiksmes attīstībai ir kvalitatīva infrastruktūra: velosipēdistu skaits pieaug līdz ar velosatiksmes infrastruktūras attīstību un satiksmes drošības uzlabošanu. Kvalitatīva infrastruktūra nodrošina drošību, ātrumu un ērtību.⁵⁹

Pētījumā tika izvirzītas sekojošas velosatiksmes infrastruktūras izveides prioritātes (6.1.attēls).



6.1.attēls. Velosatiksmes infrastruktūras izbūve Latvijā pēc prioritātēm

**Primāri velosatiksmes infrastruktūra jāveido lietišķajai velobraukšanai tur, kur ir pieprasījums, sākumpunkti un galamērķi: izglītības iestādes, valsts un pašvaldības administratīvās iestādes, medicīnas iestādes, kultūras iestādes, tirdzniecība u.c. pakalpojumi, savienojumi ar centru. Sekundāri – rekreatīvai velobraukšanai.*

***Apakšprioritātēs minētās infrastruktūras izveide jāsaista ar velosatiksmes infrastruktūras galvenajiem elementiem, piemēram, velonovietnes, velostāvparki, velosipēdu apkopes punkti u.tml. sākumpunktos un galamērķos. Attīstot velonovietņu un velostāvparku sistēmu, jārod iespēja savienot velosipēdu ar sabiedrisko transportu.*

Turpmāk tekstā sniegtie priekšlikumi balstīti uz aprēķiniem, kas pieredzes pārneses ceļā iegūti no dažādiem ar veloinfrastruktūru saistītiem projektiem (veiktie aprēķini un iegūtie apjomi apkopoti šā pētījuma 10.pielikumā). Svarīgi atzīmēt, ka šeit uzskaitītie aprēķini un apjomi balstīti uz attālinātas izpētes, bet katru no pozīcijām var precizēt detalākas izpētes ceļā.

6.2.1. Nacionālas nozīmes veloceļu trašu izpētes

Nacionāla līmeņa velosatiksmes savienojumi noteikti, izdalot apdzīvotas vietas ar vairāk nekā 5 000 iedzīvotāju. Galvenokārt velosatiksmes savienojumi tiek veidoti starp Rīgu un Pierīgu. Posmi sadalīti starppilsētu (8.pielikums) un pilsētu teritoriju posmos. Pilsētu

⁵⁹ <https://www.adazi.lv/velokonceptija/>



teritorijās savienojumi precizējami atbilstoši pilsētu velosatiksmes attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī, ņemot vērā Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskās vīzijas izpētes rezultātus.⁶⁰ 9.pielikumā uzrādīti Rīgas un Pierīgas nacionālas nozīmes velosipēdu ceļu trašu varianti līdz Rīgas centram, kuri atbilstoši Eiropas Riteņbraucēju federācijas noteikumiem par ātrgaitas velobraukšanas maršrutiem, jāveido vismaz 4 m plati.⁶¹

Nacionālas nozīmes velosatiksmes savienojumi ar posmu garumiem ārpus pilsētu robežām:

1. Carnikava – Rīga (10 km)
2. Saulkrasti – Rīga (25 km)
3. Valmiera – Rīga (92 km)
4. Ķegums – Rīga (33 km)
5. Bauska – Rīga (35 km)
6. Dobele – Rīga (53 km)
7. Tukums – Rīga (25 km)
8. Jelgava – Iecava (26 km)
9. Jēkabpils – Līvāni (22 km)
10. Rēzekne – Ludza (21 km)

Turpmāk tekstā perspektīvo velosatiksmes infrastruktūras savienojumu (8.pielikums) un to atbilstošo ievadu Rīgā (9.pielikums) novietojuma apraksts atbilstoši esošai dzelzceļa un autoceļu infrastruktūrai. Velosatiksmes infrastruktūrai pēc iespējas nepieciešams iekļauties esošajā transporta tīklā, veidojot vienotus transporta koridorus, nevis būvējot jaunas trases neskartā vidē.

Savienojuma Carnikava–Rīga novietojums atbilst valsts nozīmes reģionālā autoceļa P1 “Rīga (Jaunciems)–Carnikava-Ādaži” transporta koridora novietojumam, kas Rīgā turpinās kā Jaunciema gatve. No Carnikavas dzelzceļa stacijas līdz Garcima dzelzceļa stacijai šis koridors ir vienots arī ar esošo dzelzceļa līniju. Aptuveni pie dzelzceļa stacijas “Vecāķi”, perspektīvais savienojums pieslēdzas esošam veloinfrastruktūras maršrutam (“Mežaparks–Vecmīlgrāvis”), kurā infrastruktūra jāpilnveido atbilstoši maršruta maģistrālai nozīmei.

Savienojums Saulkrasti–Rīga no Saulkrastu robežas pa valsts nozīmes galveno autoceļu A1 posmos V101-V39 un V45-V101, cauri Ādažiem turpinās līdz pat pieslēgumam valsts nozīmes galvenajam autoceļam A2, kur veloinfrastruktūras savienojumam Valmiera–Rīga.

Valmiera–Rīga no Valmieras pilsētas līdz Cēsīm, cauri Cēsu pilsētai līdz pieslēgumam valsts galvenajam autoceļam A2 atbilstoši dzelzceļa līnijas Rīga–Valga/Valka trasei. Tālāk līdz Līgatnes stacijai atbilstoši autoceļa A2 posmam Līgatne P20. No Līgatnes stacijas,

⁶⁰ Rīgas plānošanas reģions, SIA Grupa 93: Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija (2019)

⁶¹ <https://ecf.com/what-we-do/urban-mobility/fast-cycling-routes>



pieslēdzoties esošai dzelzceļa līnijai, cauri Siguldas pilsētai līdz pat Rīgai, pieslēdzoties esošajam ievadam Rīgā, proti, “Centrs–Berģi” veloceļam.

Veloinfrastruktūras savienojuma Ķegums–Rīga novietojums atbilstoši esošajai dzelzceļa līnijai Rīga–Zīlupe vai valsts nozīmes galvenajam autoceļam A6, nodrošinot savienojumu vai pārklāšanos ar jau esošo veloinfrastruktūru, piemēram, veloceļu Ogrē gar Rīga–Daugavpils šoseju. Šī posma ievads Rīgā pa Maskavas ielu.

Veloinfrastruktūras savienojuma Bauska–Rīga novietojums atbilstoši valsts nozīmes galvenā autoceļa A7 trasei. Šajā savienojumā paredzēt plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica perspektīvās reģionālās satiksmes dzelzceļa staciju savienojumu ar veloinfrastruktūru.

Savienojums Dobeles–Rīga jāveido līdztekus esošai infrastruktūrai: dzelzceļa līnija Rīga–Liepāja un valsts nozīmes galvenais autoceļš A8, kā arī valsts nozīmes reģionālais autoceļš P100. No Jelgavas līdz Dobelei vienotā koridorā ar dzelzceļa līniju, nodrošinot ērtus pieslēgumus pilsētas centriem. Ievads Rīgā pa Vienības gatvi, t.sk. nodrošinot savienojumu ar plānoto “Centrs–Ziepniekkalns–Torņakalns” veloinfrastruktūru.

Veloinfrastruktūras savienojums Tukums–Rīga posmā no Rīgas līdz Jūrmalai atbilstoši esošajam velomaršrutam Jūrmala–Rīga, ar esošu veloinfrastruktūras ievadu Rīgā (veloceļš “Centrs–Imanta”). Caur Jūrmalu līdz Ventspils šosejai un no Jūrmalas līdz Tukumam vienā transporta koridorā ar esošo dzelzceļa līnijas Rīga–Tukums 2 infrastruktūru.

Starppilsētu veloinfrastruktūras savienojumu Jelgava–Iecava, nodrošināt esošās dzelzceļa infrastruktūras koridorā, t.sk. paredzot pieslēgumu veloinfrastruktūras maršrutam Bauska–Rīga.

Jēkabpils–Līvāni veloinfrastruktūras savienojums vienotā koridorā ar valsts nozīmes galveno autoceļu A6 un/vai dzelzceļa līniju Rīga–Daugavpils, paredzot pieslēgumu esošajām dzelzceļa stacijām un pilsētu centriem.

Starppilsētu veloinfrastruktūras Rēzekne–Ludza savienojums atbilstoši esošajai dzelzceļa infrastruktūrai dzelzceļa līnijā Rīga–Daugavpils šajā posmā, t.sk. nodrošinot ērtu piekļuvi esošajām dzelzceļa stacijām un pilsētu centriem.

Iespējamās trases nosauktas orientējoši, definējot virzienus. Precīzāks trašu izvērtējums un apjoms jāveic trašu priekšizpētēs.

Šo maršrutu attīstībai ir jābūt LVC un pašvaldību prioritātei, veicot sekojošus soļus:

- 1) posmu trašu priekšizpēti, iekļaujot inženiertehnisko u.c. nepieciešamo izpēti/novērtējumu, nodrošinot nepieciešamo detalizāciju;
- 2) realizācijas programmas izstrāde, aptverot jau izbūvētos vai pārbūvējamus posmus un nosakot realizējamus posmus līdz 2027.gadam un pēc tā;
- 3) būvprojektu izstrāde atbilstoši realizācijas programmai;



4) posmu izbūve atbilstoši īstenošanas programmai.

6.2.2. Velosatiksmes infrastruktūras izbūve pilsētvidē

Velojoslu izveide, nodalītu velojoslu izveide, satiksmes organizācijas izmaiņas, samazinot autotransporta atļauto braukšanas ātrumu, un citu **satiksmi mierinošu risinājumu** atbilstoši metodikai⁶² izveide blīvi apbūvētās pilsētu un apdzīvotu vietu daļās: šādi risinājumi ieviešami galvenokārt apdzīvotās vietās, kurās ir vairāk nekā 5 000 iedzīvotāju.

Efektīvai satiksmes organizācijas izmaiņai un velosatiksmes uzlabošanai ar ātriem risinājumiem (piemēram, krustojumu sašaurināšana ar pieskrūvējamiem elementiem, neveicot segumu pārbūvi), nepieciešamais finansējums uz iedzīvotāju skaitu aprēķināts, izmantojot datus, kas iegūti, 2019.gadā izstrādājot Siguldas identitāti veidojošu tematiskā plānojuma Satiksmes infrastruktūras plānošanas daļu.⁶³ Siguldas piemērā ieguldījums gada laikā – 100 000 EUR. Iedzīvotāju skaits Siguldā 2019.gada sākumā bija 11 619.⁶⁴ Attiecīgi, no šiem datiem iespējams izrēķināt investīciju apjomu uz 1 000 iedzīvotājiem, kas šajā gadījumā ir 8 606,6 EUR ($11\,619/100\,000 \times 1\,000 = 8\,606,6$ EUR). Lai vienkāršotu aprēķinus, tiek pieņemts, ka investīciju apjoms satiksmes mierināšanas pasākumos ir 8,61 EUR uz vienu iedzīvotāju (6.pielikums).

Ņemot vērā datu trūkumu, nav nosakāma nepieciešamā **velostatīvu** kapacitāte izvietojšanai ielu telpā, pie publiskiem objektiem, kā arī daudzdzīvokļu māju kvartālos/iekšpagalmos. Rekomendējams pašvaldībām, izvērtējot velonovietņu apjomu, veidot novietnes vietās, kur to nav, kā arī papildināt esošo velonovietņu apjomu, ja darba dienā velonovietnes aizpildījums ir 80% 4 stundas dienā.

Saskaņā ar izpēti secināts, ka esošā velosatiksmes infrastruktūra ir fragmentēta un vietām nepietiekami attīstīta. Priekšlikums ir nodrošināt 1 km velosatiksmes infrastruktūras izbūvi uz katrām 10 000 iedzīvotājiem blīvi apdzīvotās vietās (7.pielikums). Aprēķinos izmantoti iepriekš minētie dati par velosatiksmes infrastruktūras kvadrātmetra izmaksām (45,47 EUR/m² bez PVN), pieņemot velosipēda ceļa platumu 2 m. Kopējais plānotais apjoms ir 131 km un aptuvenais budžets – 11 906 919,70 EUR.

6.2.3. Velosatiksmes infrastruktūras izbūve ap mobilitātes punktiem

Velosatiksmes aktivitātes zona ir aptuveni 10 km attālumā ap galvenajiem transporta infrastruktūras mezgliem un apdzīvotām vietām. Analizējot velosatiksmes infrastruktūras attīstības iespējas līdz 2027.gadam, tika pieņemts, ka samērīgi būtu paredzēt 1 km veloinfrastruktūras izbūvi ap autoostām, dzelzceļa stacijām un pieturvietām.

⁶² Welle, B., Liu, Q., et al. 2018. CITIES SAFER BY DESIGN: Guidance and Examples to Promote Traffic Safety through Urban and Street Design.

⁶³ SIA IE.LA Inženieri, SIA Grupa 93, SIA MARK arhitekti un SIA Landshape izstrādātais Satiksmes infrastruktūras plāns kā Tematiskā plānojuma daļa apstiprināts 2019. gada 11. jūlija Siguldas novada pašvaldības domes sēdē

⁶⁴ Iedzīvotāju skaits republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados 2019. gada sākumā, Centrālā statistikas pārvalde <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/iedzivotaji/iedzivotaju-skaits/galvenie-raditaji/iedzivotaju-skaits-republikas-pilsetas>



Šajā izpētes stadijā nav iespējams definēt katrai vietai savu unikālo nepieciešamo infrastruktūras apjomu. Neskatoties uz to, ir jāņem vērā, ka aprēķinātais kilometru apjoms, piemēram, ja pilsētā ir gan autoosta, gan dzelzceļa stacija, būtu 2 km (1 km + 1 km). Detālas izpētes stadijā būtu jāvērtē, kādās prioritātēs, piemēram, 2 km sadalīt, lai nodrošinātu piekļuvi kopējam satiksmes tīklam (dzelzceļa autoostām, dzelzceļa stacijām un pieturvietām).

Saskaņā ar pieņemto, lai nodrošinātu blīvāk apdzīvotu vietu sasaisti ar kopējās transporta sistēmas infrastruktūru, nepieciešama veloinfrastruktūras izbūve 1 km rādiusā ap dzelzceļa stacijām un starppilsētu autoostām (1 km uz katru). Paredzamais apjoms (kopā 184 km) noteikts, izmantojot esošo dzelzceļa staciju, pieturas punktu un starppilsētu autoostu kopējo skaitu valstī (1.8.attēls): 40 starppilsētu satiksmes autoostu un 144 dzelzceļa stacijas un pieturas.

Saskaņā ar SIA "IE.LA Inženieri" pieejamo aprēķinu informāciju par 2019.gada būvniecības izmaksām viens kvadrātmeters velosatiksmes infrastruktūras (2,5 m plats nodalīts **veloceļš**) izmaksā 45,47 EUR/m² (bez PVN). Šajā maksā ietverta tikai ceļa segas konstrukcijas izbūve, neiekļaujot ne izpētes, ne projektēšanas u.c. izmaksas. Attiecīgi viens kilometrs 2 m plata nodalīta velosipēdu ceļa izmaksā 45,47 EUR/m² x 2 m x 1000 = 90 940 EUR/km. LVS standartā 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmē" minimālais nodalīta velosipēdu ceļa platums ir 2 m, tomēr ieteicamais būtu 2,5 m. Turpmāk tekstā apkopota informācija par aptuvenajām izmaksām minimālo prasību (2 m platums) nodrošināšanai.

Aptuvenais budžets velosatiksmes infrastruktūras (2 m plats nodalīts velosipēdu ceļš) nodrošināšanai ap autoostām, dzelzceļa stacijām un pieturvietām: 184 km x 45,47 EUR/m² x 2 m x 1000 = 16 732 960,00 EUR.

Neatņemama velosatiksmes infrastruktūras daļa ir **velonovietnes**, tāpēc aprēķināts arī kopējais nepieciešamais augstā tipa velonovietņu skaits. Aprēķins veikts, izmantojot datus par kopējo pasažieru skaitu un pieņemot, ka ar velonovietnēm nepieciešams nodrošināt 10% pasažieru katrā stacijā/autoostā (pieņemot, ka viens velostatīvs paredzēts diviem velosipēdiem). Viena velostatīva izmaksas pieņemtas kā 100 EUR/gab.

Saskaņā ar pieejamo informāciju⁶⁵ 2017.gadā kopējais vilcienu pasažieru skaits bija 17,3 milj. un kopējais autobusu pasažieru skaits – 29,2 milj. jeb attiecīgi 47 397 un 80 000 pasažieru dienā.

Nepieciešamais velostatīvu skaits pie dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem – 47 397 x 0,1/2⁶⁶ = 236 985, bet nepieciešamais velostatīvu skaits pie autoostām – 80 000 x 0,1/2 = 400 000.

⁶⁵ VSIA Autotransporta direkcija: Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija no 2021. līdz 2030.gadam (2019)

⁶⁶ Pie viena velostatīva var novietot divus velosipēdus



Papildus tam, ja attiecīgajā vietā nepieciešams uzstādīt vairāk par 10 velonovietnēm, novietne veidojama segta, nodrošinot apgaismojumu un videonovērošanu. Velosipēdu novietņu skaitu nepieciešams palielināt pēc nepieciešamības, atbilstoši pasažieru skaitam/pieprasījumam. Kopējais nepieciešamais apjoms ir 6 369,85 velonovietnes, aptuvenais budžets velonovietņu nodrošināšanai – 636 985,00 EUR.

Aptuvenais budžets augstā tipa velonovietņu izvietojumam ap autoostām, dzelzceļa stacijām un pieturvietām: $(236\ 985 + 400\ 000) \times 100\ \text{EUR} = 636\ 985,00\ \text{EUR}$.

Aptuvenais budžets velosatiksmes infrastruktūras nodrošināšanai ap autoostām, dzelzceļa stacijām un pieturvietām:

$16\ 732\ 960,00\ \text{EUR} + 636\ 985,00\ \text{EUR} = 17\ 369\ 945,00\ \text{EUR}$.

6.3. Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam

Velobraukšana ir būtisks pārvietošanās veids mūsdienu multimobilitātes sistēmā. Velosatiksmes infrastruktūras (t.sk. tās elementu, piemēram, velonovietņu) tīkla nepārtrauktības pilnveidošanai jābūt prioritārai gan LVC pārziņā esošajos ceļos, gan pašvaldību pārziņā esošajā ielu/ceļu tīklā. Tas jāveido atbilstoši teritoriju apdzīvotībai, kā arī kopējās transporta sistēmas tīklam. Velosatiksmes attīstības veicināšanai svarīgi ir nodrošināt satiksmes dalībnieku drošību ar atbilstošu infrastruktūru, gan izglītot un informēt sabiedrību kopumā, gan sniegt apmācības izglītības iestādēs.

Velosatiksmes tīkla izpētes stadijā nepieciešama cieša sadarbība starp LVC un pašvaldībām, lai izvērtētu optimālu trases novietojumu un citus veloceļu tehniskos parametrus (platumu, veidu, segumu, seguma konstrukciju, plāna un vertikālā plānojuma parametrus un satiksmes organizāciju).

Prioritātes līdz 2027.gadam:

- 1) nodrošināt velosipēdu satiksmes infrastruktūru kā nepārtrauktu un ar esošo (t.sk. izstrādes stadijā) transporta infrastruktūru salāgotu transporta sistēmas daļu (prioritāri teritorijās ar lielāku iedzīvotāju blīvumu), iesaistot visas iesaistītās puses – LVC, VAS “Latvijas dzelzceļš”, AS “Pasažieru vilciens”, VSIA Autotransporta direkciju, kā arī pašvaldības;
- 2) veikt izglītojošus pasākumus un informēt sabiedrību par velosipēdu satiksmes nozīmi un lomu kopējā transporta sistēmā, t.sk. nodrošinot apmācības, lai veicinātu iedzīvotāju drošu ikdienas pārvietošanos ar velosipēdu;
- 3) Pēc iespējas agrākā velosatiksmes tīkla izpētes stadijā nodrošināt iesaistīto institūciju un pašvaldību ciešu sadarbību;
- 4) Izveidot un uzturēt vienotu valsts un pašvaldību velosatiksmes un velosatiksmes infrastruktūras datu bāzi.



7. Secinājumi

Šobrīd esošā velosatiksmes infrastruktūra valstī nenodrošina pietiekami drošu un efektīvu iespēju iedzīvotājiem pārvietoties ar velosipēdu un citiem mikromobilitātes rīkiem. Esošā velosatiksmes infrastruktūra tiek attīstīta fragmentāri, kā arī nav nodalīta, līdz ar to ne vienmēr nodrošinot velosipēdistiem ērtu un ātru pārvietošanos, kas ir galvenais motivators, izvēloties transporta veidu. Minētie aspekti neveicina velosatiksmes attīstību, velosipēdistu pieaugumu un integrāciju kopējā transporta sistēmā.

Latvijā netiek pietiekami veikta velosatiksmes infrastruktūras auditēšana un datubāzes veidošana, lai nodrošinātu plānveidīgu velosatiksmes infrastruktūras attīstību. Tāpat netiek iegūti un uzkrāti velosatiksmes dati, kas varētu ne vien tikt izmantoti lēmumu pieņemšanā pirms būvniecības, bet arī kvantitatīvi novērtēt, kāda ir bijusi konkrētā ieguldījuma efektivitāte pēc tam. Nomainot ikdienā pārvietošanās paradumus no automašīnām (arī no sabiedriskā transporta) uz velosipēdu, tiek veicināts CO₂ emisijas samazinājums un ES SEG samazināšanas mērķa sasniegšana. Tādējādi, velosipēdistu skaita palielināšanās ikdienas transportu plūsmā ir svarīgs sociālekonomiskais ieguvums CO₂ emisijas samazināšanā. Pētījumā galvenais uzsvars likts uz velosatiksmes infrastruktūras izbūves ieguvumu tautsaimniecībai jeb ietekmes kopējā CO₂ emisijas samazinājuma Latvijā.

Šī pētījuma ietvaros veiktās socioloģiskās aptaujas rezultāti liecina, ka Latvijā pēdējā gada laikā ar velosipēdu pārvietojušies tikai 35,3% iedzīvotāji, savukārt ikdienas braucēji (ar velosipēdu brauc katru vai gandrīz katru dienu) ir 6,4%, turpretī vismaz vienu reizi nedēļā brauc 19,8% Latvijas iedzīvotāji, no kuriem visvairāk ir Pierīgā (23,2%), bet vismazāk – Latgalē (17,2%). Sezonāli, iestājoties aukstākiem laikapstākļiem, velosipēdistu skaits samazinās par aptuveni par ceturtdaļu. Visbiežākie ar velosipēdu pārvietošanas izklaides un atpūtas nolūkā, bet nepilni 9% Latvijā strādājošo iedzīvotāju velosipēdu izmanto, lai nokļūtu darbā.

Saskaņā ar pašvaldību un LVC sniegto informāciju Latvijā kopumā ir 727,76 km velosatiksmes infrastruktūras, no kuras 701 km ir pašvaldību pārvaldībā un 26 km – LVC datu bāzē bilancē uzrādītā.

Veicot velosatiksmes infrastruktūras uzlabojumu par 196 km, aprēķini parāda, ka, iedzīvotājiem pārejot uz velotransporta līdzekļiem, samazināsies nobrauktie attālumi ar autotransportu un sabiedrisko transportu par 28 563 km 2.scenārijā un 104 456 km 3.scenārijā.

Prognozējamais velotransporta izmantotāju skaits palielināsies no 70 655 (3,68% esošo Latvijas iedzīvotāju) līdz 88 319 (4,60%) 2.scenārijā vai 141 310 (7,36%) 3.scenārijā. Tā rezultātā sagaidāmais CO₂ emisijas samazinājums ir 77 652 tonnas gadā jeb



samazinājums par 2,53% 2.scenārijā vai attiecīgi 82 405 tonnas gadā jeb samazinājums par 2,69% 3.scenārijā.

Velosatiksmes attīstīšanas ekonomiskais ieguvums vērtējams kā būtisks: 1,8–2,0 miljonu EUR ik gadu.

Velosatiksmes attīstīšanai un integrēšanai kopējā transporta sistēmā nepieciešams attīstīt vairākus prioritārus virzienus:

- satiksmes mierināšana un satiksmes drošības uzlabojumi blīvi apdzīvotās teritorijās;
- velosatiksmes infrastruktūras izveide, izmantojot esošo ielu telpu, satiksmes pārorganizēšana, ņemot vērā velosatiksmes vajadzības, velojoslu izveide, nodalītu velojoslu izveide;
- velonovietņu izveide un papildināšana, analizējot esošo un potenciālo pieprasījumu apdzīvotās vietās;
- velostāvparku un velonovietņu izveidošana pie dzelzceļa stacijām un autoostām;
- velosatiksmes infrastruktūras pilnveidošana ap dzelzceļa stacijām, uzlabojot to sasniedzamību un nodrošinot pēdējā kilometra savienojumus;
- velosipēdu infrastruktūras pilnveidošana apdzīvotās vietās, mazinot fragmentāciju.

Līdz ar velosatiksmes infrastruktūras attīstību ir būtiski attīstīt un izvirzīt prioritātes plānošanā, komunikācijā ar sabiedrību un citos velosatiksmes integrēšanas pasākumos:

- 1) velosatiksmes koplietošanas sistēmas izveide;
- 2) vienotās biļetes izveide ar sabiedrisko transportu un to kustību savietošana;
- 3) datu ievākšanas un analizēšanas sistēmas izveide;
- 4) satiksmes noteikumu apmācība izglītības iestādēs;
- 5) nacionālas nozīmes velosipēdu ceļu trašu izpēte.

Minētos risinājumus iespējams īstenot un tādējādi ievērojami veicināt velosatiksmes attīstību līdz 2027.gadam. Tālākā attīstībā nepieciešams būvēt nacionālas nozīmes velosatiksmes savienojumus atbilstoši apdzīvotības struktūrai, kā arī salāgot velosatiksmes attīstību ar autoceļu un dzelzceļa attīstības plāniem. Kvalitatīvai velosatiksmes infrastruktūrai jābūt prioritātei, un tā attīstāma, balstoties uz labās prakses piemēriem gan Latvijā, gan pasaulē.



8. Izmantotie informācijas avoti

Access to railway stations and its potential in increasing rail use. Martijn, Brons, Givoni, Moshe un Rietveld, Piet. 2009. gada, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 43 (2), lpp. 136-149.

Apsekojuma "Latvijas iedzīvotāju mobilitāte 2017.gadā" rezultāti, 2018. <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/meklet-tema/357-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate>

Autotransporta direkcija: Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija no 2021. līdz 2030.gadam (2019)

Biedrība Baltijas Vides Forums, SIA "IE.LA Inženieri". Velosipēdu satiksmes plūsmu uzskaites un datu analīzes metodika.

Bike Share: A Review of Recent Literature. Fishman, Elliot. 2016. gada, Transport Reviews, Vol 36 (1), lpp. 92-113.

Cervero, Robert, Caldwell, Benjamin un Cuellar, Jesus. Bike-and-Ride: Build it and They Will Come. Berkeley, California: Journal of Public Transportation, Vol. 16, No. 4, 2013.

Cycle more often 2 cool down the planet – Quantifying CO2 savings of cycling, ECF, Brussels <https://ecf.com/groups/cycle-more-often-2-cool-down-planet-quantifying-co2-savings-cycling>

Decreasing CO2 by Increasing Bicycle Use, Hamburg University of Technology (TUHH) Institute for Transport Planning and Logistics, 2014

European Commission (2011). White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM, Brussels.

Evaluating public transit modal shift dynamics in response to bikesharing: a tale of two U.S. cities. Martin, Elliot W. un Shaheen, Susan A. 2014. gada, Journal of Transport Geography, Vol. 41, lpp. 315-324.

Fragments no intervijas ar M. Weinreich par situāciju Dānijā: *Showing cyclists that they count* Pieejams: <http://www.cycling-embassy.dk/2011/01/03/showing-cyclists-that-they-count/>

Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020

<http://habitat3.org/wp-content/uploads/GERMANY-EN-HIII-National-Report-Final-document-December-2014.pdf>

<http://www.cesis.lv/lv/publiskie-dokumenti/satiksmes-mierinasanas-plans>

http://www.divritenis.lv/?ct=latrit_news&fu=read&id=2884&start=

<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

<https://ecf.com/what-we-do/urban-mobility/fast-cycling-routes>



<https://kerekparosklub.hu/kerekparral-is-elerheto-vasutallomasokkal-a-bringazok-mellet-a-vonatozok-szama-is-megno>

<https://likumi.lv/ta/id/274865-celu-satiksmes-noteikumi>

Velosatiksmes attīstības plāns 2018.-2020.gadam, 2018 <https://likumi.lv/ta/id/301068-par-velosatiksmes-attistibas-planu-2018-2020-gadam>

<https://peopleforbikes.org/blog/tech-talk-19-beautiful-ways-to-protect-bike-lanes-photos/>

<https://www.adazi.lv/velokonceptcija/>

<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-11#tab-related-briefings>

<https://www.eea.europa.eu/highlights/eu-greenhouse-gas-emissions-at>

<https://www.fietsberaad.nl/>

<https://www.liepajniekiem.lv/zinas/sabiedriba/grobinas-velobana-piecgades-cikl-nosledzies-207031#foto-325461>

<https://www.pilsetacilvekiem.lv/vilciens-velo-speks/>

ISGo20. Iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas statistiskajos reģionos, republikas pilsētās, novadu pilsētās un novados, CSP, 2019 <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/iedzivotaji/iedzivotaju-skaits/galvenie-raditaji/iedzivotaju-skaits-republikas-pilsetas>

Informatīvais ziņojums “Par Eiropas Savienības neformālo Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomi 2015.gada 7.oktobrī”

Kager, Roland un Harms, Lucas. Synergies from Improved Cycling-Transit Integration: Towards and integrated urban mobility system. Tokyo : OECD. International Transport Forum, 2017.

Nanninga, Henk un Röntgen et. al., Eduard. The Guidelines to Implement BiTiBi Services. European Commission, 2017.

Planning for Bike Share Connectivity to Rail Transit. Griffin, Greg Phillip un Sener, Ipek Sener. Journal of Public Transportation, Vol. 19 (2), 1-22, 2016.

Promoting Walking and Bicycling: Assessing the Evidence to Assist Planners. Forsyth, Ann un Krizek, Kevin, Built Environment, 36 (4), 429-446, 2010.

Pucher, John un Bloustein, Edward J. Promoting Cycling for daily travel: Conclusions and lessons from across the globe. John Pucher un Edward J. Bloustein. City Cycling. Cambridge: MIT Press, 347-364, 2012.

Rīgas dome. 2015. Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030. gadam. Rīga.



Rīgas plānošanas reģions, SIA Grupa 93: Rīgas metropoles areāla mobilitātes telpiskā vīzija (2019)

SIA IE.LA Inženieri, SIA Grupa 93, SIA MARK arhitekti un SIA Landshape izstrādātais Satiksmes infrastruktūras plāns kā Tematiskā plānojuma daļa apstiprināts 2019.gada 11.jūlija Siguldas novada pašvaldības domes sēdē

Special Eurobarometer 406, Attitudes of Europeans towards urban mobility, 2013
https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf

Special Eurobarometer 422a, Quality of transport, 2014.
https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2017_82_2_422A_422B

Support study on data collection and analysis of active modes use and infrastructure in Europe, autors – COWI, January 2017, Work Order: MOVE/A3/SER/2015-669/SI2.730093

The European Climate Exchange (ECX) EUA and CER Daily Futures contracts, CO2 European Emission Allowances <https://markets.businessinsider.com/commodities/co2-european-emission-allowances>

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

CSP Iedzīvotāju veselības apsekojuma rezultāti, 2016
<https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/socialie-procesi/veselibas/meklet-tema/214-iedzivotaju-veselibas-apsekojuma-rezultati>

Welle, B., Liu, Q., et al. 2018. CITIES SAFER BY DESIGN: Guidance and Examples to Promote Traffic Safety through Urban and Street Design.

Williams Rail review. Rail in the Future transport system. 2019.
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/802472/rail-in-the-future-transport-system.pdf



1. pielikums
Socioloģisko aptauju anketa

Jautājumi ar velobraukšanu

V1. Vai pēdējo 12 mēnešu laikā Jūs esat izmantojis/-usi velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli?

Viena atbilde

Jā	1	---- > V2
Nē	2	--- > nākamais bloks
Grūti pateikt/ NA	8	

V2. Runājot par pēdējo mēnesi, vidēji, cik bieži Jūs kā pārvietošanās līdzekli izmantojāt velosipēdu?

Viena atbilde

Katru vai gandrīz katru dienu	1
3 – 4 reizes nedēļā	2
1 – 2 reizes nedēļā	3
Pāris reizes mēnesī	4
Retāk	5
Nemaz	6
Grūti pateikt/ NA	8

V3. Runājot par pēdējo mēnesi, kādu iemeslu dēļ/ uz kurieni Jūs esat pārvietojāties ar velosipēdu?

Var būt vairākas atbildes

Lai dotos uz darbu	1
Sava algotā darba ietvaros	2
Lai dotos uz mācību iestādi	3
Lai dotos iepirkties vai saņemt kādus pakalpojumus	4
Lai dotos atpūsties/ izklaidēties	5
Braucu atpūtas, izklaides dēļ, t.i., pats brauciens ir atpūta un izklaide	6
Lai trenētos, sportotu	7
Cits iemesls	8
Grūti pateikt/ NA	98

V4. Cik kopumā braucieni ar velosipēdu Jums bija vakar?

Ar vienu braucienu mēs domājam braukšanu no starta punkta līdz galamērķim. Piemēram, ja Jūs ar velosipēdu braucat uz darbu un pēc tam atpakaļ, tad tie ir 2 braucieni. Bet, ja izbraucāt loku pa mežu, tad tas ir 1 brauciens.

Ja 0 ---- > pāriet uz V6

Ja vairāk nekā 0 ---- > (ierakstīt)



Grūti pateikt/ nav atbildes ... 9801

V5. Cik kilometrus kopumā Jūs vakar nobraucāt ar velosipēdu?

Viena atbilde

Līdz 2 km	1
No 2 līdz 5 km	2
Vairāk par 5 km	3
Grūti pateikt/ NA	8

Uzdot tikai tiem, kur V1 ir atzīmēts 1 – t.i. respondents pēdējo 12 mēnešu laikā ir pārvietojies ar velosipēdu

V6. Vai pēdējo 7 dienu laikā Jūs esat kādu reizi, pārvietojoties no sākuma punkta līdz galamērķim, vienā braucienā kombinējis braukšanu ar velosipēdu un pārvietošanos ar kādu citu transportlīdzekli?

Piemēram, Jūs ar velosipēdu aizbraucāt līdz stacijai un tad iesēdāties vilcienā, vai sākotnēji braucāt ar auto un bijāt paņēmis līdzī ar velosipēdu, un vēlāk atstājāt auto un tālāk braucāt ar velosipēdu, u.tml.

Var būt vairākas atbildes!

Vienā braucienā kombinēju pārvietošanos ar VELOSIPĒDU un VILCIENU	1
Vienā braucienā kombinēju pārvietošanos ar VELOSIPĒDU un CITU SABIEDRISKO TRANSPORTU	2
Vienā braucienā kombinēju pārvietošanos ar VELOSIPĒDU un AUTOMAŠĪNU	3
Pēdējo 7 dienu laikā vienā braucienā nekombinēju velosipēdu un kādu citu transportlīdzekli	4
Grūti pateikt/ NA	8

V7. Cik kopumā Jums vakar bija braucieni ar dažādiem transporta līdzekļiem – t.i. skaitot kopā gan braucienus ar vieglo automašīnu, gan sabiedrisko transportu, gan velosipēdu un vai citiem transporta līdzekļiem, ja Jums vakar tādi bija?

Ar vienu braucienam mēs domājam braukšanu no starta punkta līdz galamērķim. Piemēram, ja Jūs ar autobusu vai savu auto braucāt uz darbu un pēc tam atpakaļ, tad tie ir 2 braucieni. Bet, ja izbraucāt ar velosipēdu loku pa mežu, tad tas ir 1 brauciens.

(ierakstīt)

Grūti pateikt/ nav atbildes ... 9801

V8. Cik kopumā Jūsu māsaimniecībā ir lietošanas kārtībā esoši velosipēdi, pieskaitot arī skrejriteņus, līdzsvara un balansa riteņus, dipdapus u.tml. pārvietošanās līdzekļus, kuru kustināšanai uz priekšu ir nepieciešams muskuļu spēks?

(ierakstīt)

Grūti pateikt/ nav atbildes ... 9801



2.pielikums Pašvaldību anketa

_____ pašvaldība





Lai novērtētu esošo velosatiksmes infrastruktūru, lūdzam sniegt informāciju par jūsu pašvaldību:

1. esošā velosatiksmes infrastruktūra;
2. sporta un veselību veicinoši veloinfrastruktūras objekti;
3. velotūrisma objekti, infrastruktūra;
4. 2014.-2020. gadā plānotie un ieviesti veloinfrastruktūras pilnveides objekti;
5. sadarbības saites ar apkārtējām pašvaldībām veloinfrastruktūras attīstības plānošanā un izveidē.

Informācija tiks apkopota "Visaptveroša pētījuma par velosatiksmi valstī", kas tiks izmantots par pamatu Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027.gadam izstrādē, kā arī atbalsta instrumentu plānošanā pašvaldībām nākošajā plānošanas periodā velosatiksmes infrastruktūras uzlabošana.

Lūdzu norādiet tabulās pašreizējo situāciju jūsu pašvaldībā, tās varat papildināt, pievienot ailes un rindas, ja nepieciešams.

1. Velosatiksmes (veloceļi, velojoslas, kopējie gājēju un velosipēdistu ceļi) un ar to saistītā infrastruktūra. Lūdzu norādiet pašreizējo situāciju jūsu pašvaldībā! ⁶⁷

Nr.	Velosatiksmes infrastruktūras veids	Definīcija	Apzīmējums	Garums kilometros (km)	Komentāri, ja ir
1.	Gājēju un velosipēdu ceļš	Atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēts gājējiem un braukšanai ar velosipēdu un apzīmēts ar 419. vai 421. ceļa zīmi.			
2.	Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš	Atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēts jauktai gājēju un velosipēdu satiksmei un apzīmēts ar 417. ceļa zīmi			
3.	Velojosla	Josla uz brauktuves, kas paredzēta braukšanai ar velosipēdu un no citu transportlīdzekļu satiksmes atdalīta ar 920. ceļa apzīmējumu (tiek apzīmēta ar 941. ceļa apzīmējumu; var tikt apzīmēta ar 413. ceļa zīmi "Velosipēdu ceļš" un 824. ceļa zīmi "Transportlīdzekļa veids").			
4.	Velosipēdu ceļš	Atdalīts ceļš vai ceļa daļa, kas paredzēts braukšanai ar velosipēdiem (tiek apzīmēts ar 413. ceļa zīmi "Velosipēdu			

⁶⁷ Saskaņā ar Latvijas standartu "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes LVS 190-9:2015"



Nr.	Velosatiksmes infrastruktūras veids	Definīcija	Apzīmējums	Garums kilometros (km)	Komentāri, ja ir
		ceļš" un 932. vai 941. ceļa apzīmējumu).			
5.	Rekomendējošā velojosla	Vieta uz apdzīvotas vietas ielas (autoceļa) brauktuves, kur ar secīgi izvietotiem brauktuves apzīmējumiem autovadītājiem tiek atgādināts par velosipēdistu līdzdalību ceļu satiksmē.			

Citi ar velosatiksmi un velosportu saistīti infrastruktūras objekti

Nr.	Velosatiksmes infrastruktūras veids	Skaidrojums	Atzīmēt IR / NAV	Īsi raksturot, ja ir
1.	Apmācību laukumi un novietnes pie izglītības iestādēm	Riteņbraukšanas un ceļu satiksmes apmācību laukumi, piemērotas velonovietnes (pirmsskolas izglītības iestādes, vispārējās izglītības iestādes, interešu, profesionālās ievirzes izglītības iestādes)		
2.	Velostāvparks	Publiska velosipēdu novietne, kurā velosipēdistam ir iespēja atstāt velosipēdu uz ilgāku laiku, lai pārsēstos citā transportā – sabiedriskajā transportā vai automašīnā.		
3.	Cita infrastruktūra, kas ir būtiska	Velonovietnes publiskajā ārtelpā, pie pašvaldības iestādēm, piemērota infrastruktūra citiem transportlīdzekļiem (skrituļdēļi, elektroskūteri, u.c.), u.c.		

2. Sporta un veselību veicinoši veloinfrastruktūras objekti

Nr.	Velosatiksmes infrastruktūras veids	Skaidrojums	Atzīmēt IR / NAV	Īsi raksturot, ja ir
1.	Velosporta infrastruktūra	Skeitparki, MTB trases, BMX trases u.c.		
2.	Cita veselību veicinošana veloinfrastruktūra un objekti			



3. Velotūrisma objekti un infrastruktūra

Nr.	Velosatiksmes infrastruktūras veids	Skaidrojums	Atzīmēt IR / NAV; garums (km)	Īsi raksturot, ja ir
1.	Marķēti un labiekārtoti, izbūvēti velomaršuti	Marķēti un labiekārtoti, izbūvēti velomaršuti		
2.	Marķēti velomaršuti	Marķēti velomaršuti, kuri nav labiekārtoti un izbūvēti		
3.	Citi velotūrisma objekti un infrastruktūra			

4. Plānotie un īstenotie velosatiksmes infrastruktūras projekti laika posmā no 2014. – 2020.gadam (ņemot vērā pašvaldības Attīstības programmas Rīcības un Investīciju plānus):

Nr.	Projekta nosaukums	Indikatīvā summa	Plānotie/ sasniegtie rezultāti	Statuss (īstenots, notiek īstenošana, plānots, u.c.)

5. Sadarbības saites ar apkārtējām pašvaldībām veloinfrastruktūras attīstības plānošanā un izveidē.

Lūdzam sniegt informāciju par plānoto un īstenoto sadarbību ar apkārtējām pašvaldībām (kurām?) velosatiksmes infrastruktūras attīstībā (veloceļu sasaiste, velomaršuti, u.c.).

Pateicamies par veltīto laiku un sniegto informāciju un lūdzam aizpildīto anketu līdz 2019. gada 10.septembrim nosūtīt elektroniski uz e-pasta adresi: birojs@rp.lv



3.pielikums Socioloģisko aptauju metodika

Pētījuma izlases veidošana un datu ieguves metodikas izstrādāšana

Lai nodrošinātu instrumentārija kvalitāti, pirms aptaujas veikšanas notika anketas pilotāža. Pilotāžā tika novērtēta anketas funkcionalitāte (vai respondents spēj atrast sev atbilstošo atbilžu variantu, vai anketas jautājumi ir viegli saprotami u.tml.).

Latvijas iedzīvotāju aptaujas veikšanai izmantotā metode ir tiešās intervijas (face-to-face) respondentu dzīvesvietās. Izlases apjoms ir ne mazāk kā 1000 Latvijas iedzīvotāji vecumā no 18 līdz 75 gadiem.

Aptaujā tika izmantota stratificētā nejaušā izlase, kas tiks veidota reprezentatīva ģenerālajam kopumam, tādējādi nodrošinot visu svarīgāko sociālo demogrāfisko mērķauditorijas grupu pārstāvniecību. Tas ļauj garantēt, ka iegūtā izlase ir reprezentatīva Latvijas iedzīvotāju kopumam attiecīgajā vecuma grupā.

Stratifikācijas pazīmes:

- 1) reģionālā – teritoriālais dalījums 6 Latvijas reģionos (Rīga, Pierīga, Zemgale, Vidzeme, Latgale, Kurzeme).
- 2) apdzīvotā vieta (Rīga, lielās pilsētas, citas pilsētas, lauki).

Izvēlēta metode ļauj izdarīt secinājumus par sabiedrības attieksmi kopumā, kā arī analizēt atsevišķu mērķgrupu noskaņojumu.

Izlase tika aprēķināta, balstoties uz PMLP Iedzīvotāju reģistra jaunākajiem datiem par Latvijas Republikas iedzīvotājiem.

Detalizētāk raksturojot izlases veidošanas un aptaujas gaitu, no visu Latvijas apdzīvoto vietu saraksta sistemātiskas varbūtības izlases ceļā tiks noteikts aptaujai nepieciešamais aptaujas punktu skaits, izmantojot iedzīvotāju skaitu apdzīvotajās vietās kā proporcionalitātes mēru. Apdzīvotās vietas tiks sakārtotas un atlasītas pēc reģiona un urbanizācijas līmeņa, nodrošinot atbilstošās proporcijas izlasē.

Katrā izlases punktā intervētājs izvēlējās ne vairāk kā 10 mājsaimniecības saskaņā ar instrukcijām, kurās tika noteikts maršruta veikšanas princips un starta adrese (starta adreses pilsētās tiks iegūtas no PMLP Iedzīvotāju reģistra, lauku apvidos maršruta sākuma punktus nosaka pētījuma organizētāji). Maršruta instrukcijas nodrošina dažādu apbūves tipu rajonos dzīvojošo mājsaimniecību pārstāvību izlasē. Respondenta izvēle notika saskaņā ar maršruta metodi un tuvākās dzimšanas dienas principu.

Jautājumu iekļaušana vairākās secīgās SKDS ikmēneša Latvijas iedzīvotāju Omnibusa aptaujās: pret Latvijas pastāvīgajiem iedzīvotājiem vecuma grupā 18 – 75 gadi reprezentatīva izlase; nejaušā izlase; aptauja tiek veikta tiešo interviju veidā, aptaujājot respondentus to dzīvesvietās.



Aptaujas veikšanai tika sagatavotas īpaši sastādītas anketas latviešu un krievu valodā. Intervija tika veikta valodā, kādā izvēlas respondents.

Datu ieguve – aptaujas laukdarba (tiešo interviju) veikšana

Pētījuma datu vākšanai tika izmantotas tiešās intervijas respondentu dzīvesvietās, ko veica iepriekš apmācīti intervētāji. Intervijas notika latviešu un krievu valodā: katrs respondents varēja izvēlēties sev ērtāko intervijas valodu, un intervētājs izmantoja pētījumu centrā sagatavoto instrumentāriju attiecīgajā valodā.

Pētījuma vadītājs vai pētījuma vadītāja asistents ar intervētājiem laukdarba norises laikā sazinājās 3 reizes: sākumā – instruktāžas laikā, laukdarba (interviju veikšanas) laikā un laukdarba noslēgumā. Jebkuru problēmu gadījumā intervētājiem ir jāsaazinās ar pētījuma vadītāju vai viņa asistentu. Visi intervētāji ir īpaši apmācīti un ar pieredzi tiešo interviju veikšanā un labām latviešu un krievu valodas zināšanām. Pētījuma norisei sekoja lauka darba vadītājs un lauka darba nodaļas darbinieki.

Respondenta izvēle notika saskaņā ar maršruta metodi: pilsētā vai pagasta centrā intervētājs pārvietojās mājas numuru pieaugšanas secībā, izvēloties katru trešo māju ielas vienā pusē. Kad intervētājs nonāca līdz ielas galam, turpināja maršrutu pa šķērsielas pāra vai nepāra pusi atkarībā no starta adreses, veicot aptaujas tikai ielas vienā pusē. Mājās ar pāra numuriem sāka ar pirmajām kāpnēm, t.i., ar tām kāpnēm, kur atrodas dzīvoklis Nr.1. Mājās ar nepāra numuriem sāka ar pēdējo kāpņu telpu un dzīvokli ar lielāko numuru šajā mājā. Turpinot aptauju, tā veikta katrā trešajā dzīvoklī, bet ne vairāk kā 5 dzīvokļos vienā kāpņutelpā. Individuālo māju rajonā intervētājs veica aptauju katrā otrajā mājā ielas vienā pusē. Laukos aptauja veikta pagastu centros un lauku viensētās. Maršruta sākuma punktus noteica pētījuma organizētāji: atbilstoši Pētījumu centrā SKDS izveidotajam izlases plānam atlasītajās apdzīvotajās vietās, aptaujājot viensētu iedzīvotājus, intervētājs gāja katrā viensētā un aptaujāja katrā mājā vienu respondentu.

Respondenta izvēle māsaimniecībā notika atbilstoši tuvākās dzimšanas dienas principam, t.i., intervētājs aptaujāja to personu noteiktajā vecuma grupā no šajā māsaimniecībā dzīvojošajiem, kuram ir tuvākā dzimšanas diena. Katrā māsaimniecībā tika aptaujāts tikai viens respondents. Lai panāktu augstāku atbildētības līmeni, intervijas notika darba dienu vakaros un brīvdienās.

Gadījumos, kad respondenta nebija mājās, intervētājs vismaz 2 reizes dažādos laikos atkārtoja apmeklējumu, pēc tam izvēloties nākamo māsaimniecību saskaņā ar instrukcijām. Nerespondence, tās iemesli, neatbildējušo demogrāfiskais raksturojums (ja iespējams) tika reģistrēts atskaites lapā. Atteikumi tika reģistrēti sekojošās grupās:

- 1) respondents, kurš atbilst izlases kritērijiem, bet nav intervēts (nevēlas atbildēt, aizņemts, slim, intervija tika pārtraukta u.c.);



2) respondents, kura atbilstība izlases kritērijiem nav zināma/nav notikusi intervija (nav nosakāms vai respondents ir uz vietas pēc trīsreizēja apmeklējuma noteiktajā adresē, konkrētā/dotā adrese nav sasniedzama);

3) respondents nav sasniedzams (pēc maršruta metodes izvēlēta ēka nav apdzīvota, ēka nav dzīvojamā māja (ir valsts institūciju telpas, biroju telpas), ēka ir sezonālās/brīvdienu dzīvesvietas, mājsaimniecībā nav mērķgrupai atbilstoša respondenta (piemēram, visi ir vecumā virs 75 gadiem)).

Pēc nepieciešamā anketu skaita savākšanas intervētājs nosūtīja anketas uz pētījumu centru SKDS, kur laukdarba vadītājas uzraudzībā tika novērtēta anketu kvalitāte, atšķirojot nekvalitatīvi aizpildītās anketas (piemēram, tikai daļēji aizpildītās anketas). Par pietiekami kvalitatīvām atzītās anketas tika sanumurētas un ievadītas. Datu ievades operatoriem tika izsniegtas tikai par kvalitātes prasībām atbilstošas atzītās anketas.

Datu apkopošanai tika veidota datu ievades matrica RM PLUS WARP-IT DATA ENTRY programmā, atbilstoši aptaujas anketas jautājumu mainīgo nosaukumiem un parametriem. Šajā programmā tiek definētas iespējamās ievadāmās vērtības, kā arī anketā ietvertās loģiskās pārejas. Dati no šīs programmas tiek konvertēti uz statistiskās analīzes programmu SPSS, ar kuras palīdzību tiek veikta tālākā aptaujas rezultātu apstrāde.

Datu ievadi veica īpaši apmācīti un pieredzējuši datu ievades operatori. Pirms datu ievades tika veikta individuāla instruktāža, kuras laikā katrs operators tika iepazīstināts ar ievadāmo anketu un šai aptaujai izveidoto datu ievades formu.

Gadījumos, kad anketā tika izmantoti daļēji slēgti jautājumi, atbilžu teksti tika pilnīgi savādīti datu masīvā, un atbilžu kodēšana notika jau datu apstrādes laikā. Tādā veidā nodrošinot iespēju iepazīties ar pilniem atbilžu tekstiem, nevis tikai to apkopojumu.

Pēc datu ievades kvalitātes pārbaudes tika veikta datu masīva tīrīšana, kas ietver atbilžu loģiskuma pārbaudi, nepieciešamības gadījumā īstenojot datu svēršanu

tabula. Socioloģisko aptauju apkopojums

Aptaujas vieta	Visa Latvijas teritorija
Mērķa grupa	Latvijas pastāvīgie iedzīvotāji vecumā no 18 līdz 75 gadiem
Izlases apjoms	Vismaz 1000 respondenti katrā no aptaujām (4 aptaujās ~4000 respondenti) ⁶⁸
Aptaujas laiks	4 mēneši (augusts-septembris-oktobris-novembris) ⁶⁹
Izlases veids	Stratificētā nejaušā izlase (nacionāli reprezentatīva izlase)
Stratifikācijas pazīme	Administratīvi teritoriālā

⁶⁸ 4000 respondentu gadījumā maksimālā mērījumu statistiskā kļūda (atbilžu sadalījumiem 50% : 50%) ar 95% varbūtību ir +/-1,6 procentpunkti

⁶⁹ sniegs datus par velosatiksmes tendencēm vasaras/rudens mēnešos Latvijā



Respondentu atlases princips	Nejaušā maršruta metode, katrs trešais dzīvoklis/privātmāja, pirmās dzimšanas dienas paņēmiens
Izlases punktu skaits	Vismaz 100 katrā no aptaujām
Termiņi	Lauka darbs (interviju veikšana): parasti apmēram mēneša otrajā dekādē, datu masīva sagatavošana: līdz kārtējā mēneša pēdējiem datumiem
Rezultāts	Visu aptauju rezultāti tiek apvienoti vienā kopīgā SPSS formāta datu masīvā

Anketa sniegta 1.pielikumā.



4.pielikums

**Latvijas pašvaldības sadalījumā pēc velosatiksmes infrastruktūras garuma (km)
un uz 1000 iedzīvotājiem⁷⁰**

Nr. p.k.	Pašvaldība	Iedzīvotāju skaits 01.01.2019. (CSP dati)	Velosatiksmes infrastruktūras garums kopā (km)	Velosatiksmes infrastruktūras garums uz 1000 iedzīvotājiem (km)
1.	Jaunpiebalgas novads	2019	4,4	2,179
2.	Ventspils pilsēta	34377	65,306	1,900
3.	Salacgrīvas novads	7228	11,13	1,540
4.	Jaunpils novads	2178	3,013	1,383
5.	Siguldas novads	17761	23,357	1,315
6.	Jūrmalas pilsēta	49325	61,68	1,250
7.	Ādažu novads	11391	12,1	1,062
8.	Strenču novads	2915	3	1,029
9.	Garkalnes novads	8557	8,26	0,965
10.	Ikšķiles novads	9708	9,14	0,941
11.	Cēsu novads	16372	15,33	0,936
12.	Valkas novads	7692	7	0,910
13.	Priekule novads	7607	6,6	0,868
14.	Viļānu novads	5522	4,755	0,861
15.	Brocēnu novads	5634	4,768	0,846
16.	Pārgaujas novads	3623	3	0,828
17.	Varakļānu novads	3056	2,447	0,801
18.	Valmieras pilsēta	23125	18,45	0,798
19.	Līvānu novads	10832	8,395	0,775
20.	Liepājas pilsēta	68945	50,873	0,738
21.	Ogres novads	32997	23,3	0,706
22.	Saulkrastu novads	6532	4,605	0,705
23.	Salaspils novads	22659	15,7	0,693
24.	Durbes novads	2626	1,8	0,685
25.	Smiltenes novads	12015	7,99	0,665
26.	Krustpils novads	5496	3,6	0,655
27.	Tukuma novads	27848	17,35	0,623
28.	Aizputes novads	8192	5	0,610
29.	Jēkabpils pilsēta	22076	13,33	0,604
30.	Kocēnu novads	5832	3,5	0,600
31.	Dobeles novads	19517	11,705	0,600

⁷⁰ Pašvaldībās, kuras nav iekļautas sarakstā, anketēšanas laikā uz 2019. augustu-septembri nav veloceļu, velojoslu, kopējo gājēju un velosipēdistu ceļu.



32.	Olaines novads	19499	11,2	0,574
33.	Lielvārdes novads	9643	5,3	0,550
34.	Jelgavas novads	22011	11,804	0,536
35.	Alūksnes novads	14153	7,021	0,496
36.	Madonas novads	22261	11	0,494
37.	Aizkraukles novads	8036	3,962	0,493
38.	Ozolnieku novads	9969	4,83	0,485
39.	Līgatnes novads	3264	1,5	0,460
40.	Jelgavas pilsēta	55972	25,625	0,458
41.	Tērvetes novads	3339	1,48	0,443
42.	Vecpiebalgas novads	3543	1,52	0,429
43.	Mārupes novads	20007	8,37	0,418
44.	Saldus novads	22006	9,14	0,415
45.	Bauskas novads	22784	9,351	0,410
46.	Skrīveru novads	3339	1,349	0,404
47.	Jēkabpils novads	4293	1,592	0,371
48.	Apes novads	3295	1,2	0,364
49.	Carnikavas novads	8738	3,002	0,344
50.	Limbažu novads	16301	5,4	0,331
51.	Inčukalna novads	7640	2,5	0,327
52.	Grobiņas novads	8394	2,7	0,322
53.	Aglonas novads	3191	1	0,313
54.	Daugavpils novads	20149	6	0,298
55.	Babītes novads	10704	2,95	0,276
56.	Rēzeknes pilsēta	27820	7,5	0,270
57.	Talsu novads	27730	7	0,252
58.	Krāslavas novads	14155	3,5	0,247
59.	Stopiņu novads	10845	2,5	0,231
60.	Riebiņu novads	4625	1,03	0,223
61.	Kuldīgas novads	22313	4,91	0,220
62.	Daugavpils pilsēta	82604	17,681	0,214
63.	Gulbenes novads	20079	4,006	0,200
64.	Ķekavas novads	23698	4,69	0,198
65.	Alojas novads	4630	0,9	0,194
66.	Kandavas novads	7664	1,4	0,183
67.	Engures novads	7054	1,2	0,170
68.	Burtnieku novads	7485	1,237	0,165
69.	Dagdas novads	6777	1,111	0,164
70.	Balvu novads	11977	1,481	0,124



71.	Lubānas novads	2226	0,26	0,117
72.	Ķeguma novads	5344	0,6	0,112
73.	Rīgas pilsēta	632614	68,2	0,108
74.	Vecumnieku novads	7807	0,83	0,106
75.	Preiļu novads	9231	0,667	0,072
76.	Ventspils novads	10925	0,375	0,034

5.pielikums

Īstenotie un plānotie velosatiksmes infrastruktūras projekti laika posmā no 2014.– 2020. gadam (ņemot vērā pašvaldības Attīstības programmas Rīcības plānu un Investīciju plānu)⁷¹

Pašvaldība	Projekta nosaukums	Indikatīvā summa (EUR)	Plānotie/sasniegtie rezultāti	Statuss (īstenots, notiek īstenošana, plānots, u.c.)
Rīga	Velojosla Dzirnavu ielā	350 000,00	Vienvirziena velojosla, kas izbūvējama ielas pārbūves projekta ietvaros (Posmā no Tērbatas ielas līdz Skolas ielai)	Plānots
	Velojoslas Bruņinieku ielā un Sporta ielā (no Valmieras ielas līdz Skanstes ielai)	3 200 000,00	Divvirzienu velonfrastruktūra, kas ierīkojama ielas seguma atjaunošanas projekta ietvaros	Plānots
	Akmens tilta kreisā krasta satiksmes pārvada gājēju un velosipēdu ceļa izbūve savienošanai ar Uzvaras bulvāri un nobrauktuves tuneļa rekonstrukcija		2014.gadā veikti būvdarbi 2015.gadā nodots ekspluatācijā	Īstenots
	Gājēju un velosipēdu ceļa "Centrs-Ķengarags-Rumbula-Dārziņi" izbūve: 1.posms: Vanšu tilts-Spīķeru promenāde	308 100,00	Izbūvēts gājēju un velosipēdu ceļš gar Daugavas krastmalu. Veikta krastmalas labiekārtošana un atpūtas vietu ierīkošana. Izstrādāti būvprojekti	Plānots
	Veloceļa "Imanta-Daugavgrīva" izbūve	8 000 000,00	Izbūvēts gājēju un velosipēdu ceļš no Imantas uz Daugavgrīvu 12 km garumā. Izveidotas labiekārtotas atpūtas vietas. Nodrošināta droša piekļuve Daugavgrīvas pludmalei. Izstrādāts būvprojekts	Plānots
	Veloceļa "Centrs-Ziepniekkalns" izbūve	1 200 000,00	Veikta veloceļa "Centrs-Ziepniekkalns" izbūve no Telts ielas līdz Ozolciema ielai. Izstrādāts būvprojekts	Plānots
	Veloceļa izbūve Turgeņeva ielā	1 000 000,00	Pilnveidots pilsētas velosatiksmes tīkls. Izveidots maģistrālā veloceļa "Centrs-Dārziņi" savienojums ar pilsētas centra velosatiksmes tīklu. Izbūvēts veloceļš Turgeņeva ielā no Ģenerāļa Radziņa krastmalas (Spīķeru promenādes) līdz Dzirnavu ielas velojoslām, un veikta ielas seguma atjaunošana. Būvprojekta izstrāde	Plānots

⁷¹ Tabulā iekļautas tās pašvaldības, kas sniegušas informāciju par īstenotajiem un plānotajiem projektiem



Gājēju un velosipēdu ceļa “Centrs-Dārziņi” turpinājuma izbūve 3.posms – būvprojekts	45 718,00	Daugavmalas promenādes turpinājums, drošs velosipēdu ceļš velobraucējiem un labiekārtots gājēju ceļš. Līdz 2018.gadam kopumā izbūvēts 5,38 km. 2018.gadā turpinājums neseko Daugavas promenādē ar gājēju un velosipēdu ceļu – tiek risināta īpašuma piederība un zemes gabalu atsavināšana	Notiek īstenošana.
Aldara parka pārbūve (t.sk. Veloparka būvprojekta izstrāde un izbūve Aldara parkam piegulošajā teritorijā)	1 757 254,00	Projekts realizējams kontekstā ar Rīgas pilsētas integrēto teritoriju investīciju (ITI) projektu ideju SAM 5.5.1. “Sarkandaugavas apkaimes kultūras un dabas mantojuma revitalizācija un jaunu pakalpojumu radīšana” kā līdzfinansējuma nodrošināšana	Plānots
Krasta ielas veloceļa izbūve	1 535 876,00	Veikta veloceļa “Centrs-Ķengarags-Rumbula-Dārziņi” posma no Dienvidu tilta līdz Ķengaraga ielai izbūve	Plānots
Pilsētas ielu seguma periodiskā atjaunošana: Brīvības gatve posmā no Šmerļa ielas līdz Juglas ielai		Veikta seguma atjaunošana posmos no Gaisa tilta līdz Juglas ielai, t.sk. Veloceļa Centrs-Berģi atsevišķi posmi	Īstenots
Pilsētas apkaimju iekškvartālu ceļu, kas atrodas ārpus publiskā lietojumā esošā ielu tīkla, attīstība un uzturēšana		2016.gadā gājēju un velosipēdu ceļa Rīgas centrs-Dārziņi (Ķengarags-Rumbula) izbūve 580 m garumā. 2017.gadā gājēju un velosipēdu ceļa Rīgas centrs-Dārziņi (Ķengarags-Rumbula) izbūve 718 m garumā	Īstenots
Gājējiem paredzētās satiksmes infrastruktūras un gājēju ielu tīkla pilnveidošana un attīstība		Sabiedrības informēšanas un iepazīstināšanas ar priekšlikumiem RVC TmP (Mājoklis un Publiskā ārtelpa) ietvaros tika organizēts 3 diskusiju cikls par publiskās ārtelpas kvalitāti un tās attīstības perspektīvām RVC ar uzsvāri uz gājēju un velosipēdistu kustības veicināšanu RVC un izvirzītajai stratēģiskajai prioritātei atbilstošu apstākļu nodrošināšanu	Īstenots
Nepārtrauktas un pakāpeniskas velosatiksmes sistēmas (velosatiksmes infrastruktūra, informācija, izglītība) attīstības veicināšana, integrējot to kopējā pilsētas transporta infrastruktūrā, prioritāri uzlabojot velosatiksmes drošību pilsētas centrā: Velojoslu tīkla pilnveidošana Rīgas centrā		Krišjāņa Barona ielas seguma atjaunošana (t.sk. rekomendējošās velojoslas ierīkošana): veikta seguma atjaunošana ielas brauktvē, izbūvējot rekomendējošo velojoslu posmā no Aspazijas bulvāra līdz Pērnavas ielai un veloceļa izbūve posmā no Pērnavas līdz Brīvības ielai	Īstenots
Lāčplēša iela posms no K.Valdemāra ielas līdz Avotu ielai		Lāčplēša ielas (t.sk. velojoslas) seguma atjaunošana: daļēji veikta seguma atjaunošana	Īstenots



	Velosatiksmes savienojums ar Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju, autoostu, Rīgas Centrāltirgu un Daugavas krastmalas promenādi		Pilnveidots velosatiksmes tīkls	Plānots
	Velosatiksmes infrastruktūras izbūve ielu, tiltu, satiksmes pārvadu, tuneļu būvniecības un rekonstrukcijas ietvaros		Augusta Deglava tilta atjaunošanas un pārbūves būvprojekta ietvaros tiks paplašināta gājēju ietve, lai būtu iespējams organizēt velosatiksmi atdalot to no gājēju satiksmes. Izstrādāts būvprojekts	Plānots
	Velonovietņu tīkla attīstības un multimodālas pārvietošanās veicināšana. Drošu velonovietņu ierīkošana velobraucēju pieprasītās vietās, sasaiste ar stāvparkiem, sabiedrisko transportu, dzelzceļa transportu		Izveidotā sabiedriskā transporta josla Vaidavas ielā, kura pielāgota arī velosatiksmi	Īstenots
		Tika veiktas izmaiņas Zemitāna tiltā esošajā sabiedriskā transporta joslas gabarītos, lai to varētu izmantot arī velosatiksmi	Īstenots	
		Uzstādīti 25 velostatīvi velosipēdu novietošanai Kr.Barona ielā	Īstenots	
		Uzstādīti 10 velostatīvi ar iespēju novietot 80 velosipēdus pie Āgenskalna tirgus	Īstenots	
		Uzstādīti 3 velostatīvi: – Tērbatas ielā 9/11 (Veikals “Drogas” pie Dzirnau ielas); – Aspāzijas bulvāris (Nacionālās operas dienesta ieeja); – Stabu iela 4 (Stabu un Skolas ielas krustojums)	Īstenots	
		Tiek strādāts pie dokumentācijas 53 velostatīvu uzstādīšanai: Stabu ielā – 13 jaunas velonovietnes; Lenču un Ganu ielā – 1 jauna velonovietne; Dzirnau ielā – 4 jaunas velonovietnes; Elizabetes ielā posmā no Eksporta ielas līdz Brīvības bulvārim – 7 jaunas velonovietnes; Elizabetes ielā posmā no Brīvības bulvāra līdz E.B.Upīša ielai – 7 jaunas velonovietnes; Kr.Valdemāra ielā posmā no Kronvalda bulvāra līdz Bruņinieku ielai – 13 jaunas velonovietnes; Kr.Valdemāra ielā posmā no Bruņinieku līdz Zirņu ielai – 6 jaunas velonovietnes; Kr.Valdemāra ielā posmā no Zirņu ielas un Duntē ielā līdz Laktas ielai – 2 jaunas velonovietnes	Plānots	
Daugavpils	Tūrisma un aktīvās atpūtas infrastruktūras attīstība Daugavpils pilsētā	737 720,00	Labiekārtota publiskā infrastruktūra Stropu mežā un mežaparka teritorijā – izbūvēts gājēju/velosipēdu ceļš un apgaismojums	Īstenots
	Jaunu velomaršrutu sagatavošana un to popularizēšana	1 655,00	Izveidoti jauni velomaršruti pa pilsētu un reģionālie velomaršruti sadarbībā ar citām pašvaldībām	Notiek ikgadēji



	Velotransporta tīkla infrastruktūras attīstība	15 678,00	Veikta 5 velostāvvietu ierīkošana, zīmju un velostatīvu uzstādīšana u.c.; velonovietņu piegāde un uzstādīšana	Īstenots
	Velotransporta tīkla infrastruktūras attīstība	14 000,00	Velonovietņu piegāde un uzstādīšana	Plānots
	Multifunkcionāla Velo-Skeitparka izveidošana Daugavpilī (Esplanādē, pie DU jaunas ēkas)	47 362,00	Tehniskā projekta izstrāde multifunkcionāla Velo-Skeitparka izveidošanai Daugavpilī, t.sk. ģeodēzija; Veikta aktīvā atpūtas parka labiekārtojuma (t.i. Gājēju ietves, autostāvvietas laukums) projektēšana un izbūve	Īstenots
	Gājēju ietves, velosipēdu ceļa, gājēju pāreju pārbūve, izbūve	119 597,00	Veikta gājēju ietves un velosipēdu ceļa pārbūve vai izbūve: Stiklu ielā (posmā Dunduru – Jelgavas), Lāčplēša ielā (posmā Muzeja – Teātra ielai), Sakņu ielā (posmā Mihoelsa – Cietokšņa), Gubišces ezera krastā gar 18. novembra ielu (posmā 18.novembra 199 – Smilgu)	Īstenots
	Stropu Mežaparka attīstība		Samazināta negatīva antropogēna slodze Stropu mežaparkā, paplašināts gājēju ceļu un velosipēdu ceļu tīkls Stropu mežaparkā, izveidotas izziņu takas un vides objekti	Plānots
	Skeitparka rekonstrukcija	8 537,00	Veikta skeitparka rekonstrukcija	Īstenots
	Iekštelpu alternatīvo sporta veidu centra (t.sk.skeitparka) ierīkošana Stacijas ielā 129A, Daugavpilī	309 318,00	Iegādāts aprīkojums	Īstenots
Jelgava	ERAF projekta “Satiksmes termināla apkalpošanai nepieciešamās ielu infrastruktūras izbūve Jelgavā” ietvaros		Izbūvēti gājēju un velosipēdu ceļi, kopējie gājēju un velosipēdu ceļi	Īstenots
	ERAF projekta “Pasta salas labiekārtošana un upju kā tūrisma un aktīvās atpūtas produkta veidošana Jelgavā” ietvaros		Izbūvēti velobraukšanai piemēroti ceļi un velonovietnes	Īstenots
	ERAF projekta “Piekluves uzlabošana Rubeņu ceļa industriālās zonas attīstībai” ietvaros		Gājēju un velosipēdu ceļu pārbūve un izbūve	Īstenots



	Kohēzijas fonda līdzfinansēta projekta "Loka maģistrāles pārbūve posmā no Kalnciema ceļa līdz Jelgavas pilsētas administratīvajai robežai" ietvaros		Gājēju un velosipēdistu ceļa izbūve	Notiek īstenošana
Liepāja	Uzņēmējdarbības vides attīstība Liepājā, 1.kārta (Krūmu iela)		Projekta ietvaros izbūvēts veloceļš	Īstenots
	Uzņēmējdarbības vides attīstība Liepājā, 2.kārta (Kapsēdes iela)		Projekta ietvaros izbūvēts veloceļš	Īstenots
	Degradēto teritoriju revitalizācija un uzņēmējdarbības pamatinfrastruktūras izveide kūrorta zonā, Liepājā, 1.kārta (Peldu iela)		Projekta ietvaros tiks izbūvēts veloceļš	Notiek īstenošana
	Degradēto teritoriju revitalizācija un uzņēmējdarbības pamatinfrastruktūras izveide kūrorta zonā, Liepājā, 2.kārta (Roņu iela)		Projekta ietvaros tiks izbūvēts veloceļš	Plānots
	Degradēto teritoriju revitalizācija un uzņēmējdarbības pamatinfrastruktūras izveide kūrorta zonā, Liepājā, 5.kārta (Liedaga iela)		Projekta ietvaros tiks izbūvēts veloceļš	Notiek īstenošana
	Pamatinfrastruktūras nodrošināšana uzņēmējdarbības veicināšanai, revitalizējot degradēto teritoriju Liepājā (Vētruiela)		Projekta ietvaros izbūvēts veloceļš	Īstenots
	Grīzupes ielas pārbūve posmā no Liepājas pilsētas robežās līdz Cukura ielas aplim, Liepājā (Grīzupes iela)		Projekta ietvaros izbūvēts veloceļš	Īstenots
Valmiera	Georga Apiņa ielas (posmā no Rubenes ielas līdz Beātes ielai) rekonstrukcija		Ielas pārbūves rezultātā izbūvēts jauns atdalīts ceļš, kas paredzēts gājējiem velosipēdistiem 0,53 km garumā	Īstenots
	Andreja Upīša ielas (posmā no Beātes ielas līdz Patversmes ielai) pārbūve		Ielas pārbūves rezultātā izbūvēts jauns atdalīts ceļš, kas paredzēts gājējiem velosipēdistiem 1,20 km garumā	Īstenots



	Cempu ielas, Paula Valdena ielas pārbūve		ielu pārbūves ietvaros izbūvēts jauns atdalīts ceļš, kas paredzēts gājējiem velosipēdistiem 2,80 km garumā	Īstenots
	Kauguru ielas pārbūve		Kauguru ielas pārbūves ietvaros, izbūvēti jauns atdalīts ceļš, kas paredzēts gājējiem velosipēdistiem 0,88 km garumā	Notiek īstenošana
	Valmieras pilsētas Rietumu industriālās maģistrāles attīstība – Leona Paegles ielas savienojums ar TEN-T tīklu		Izbūves ietvaros tiks izbūvēts jauns atdalīts ceļš, kas paredzēts gājējiem velosipēdistiem 1,90 km garumā	Notiek īstenošana
	“Zaļie dzelzceļi” (Green Railways)		tūrisma informatīvo norāžu zīmju izvietošana Valmieras pilsētas velomaršruta posmos, digitālā veloskaitītāja un lielformāta informatīvā stenda uzstādīšana, velotūrisma veicināšanas pasākuma atbalstīšana	Īstenots
Ventspils	“Kustes dambja rekonstrukcija posmā no Fabrikas ielas līdz pilsētas administratīvajai robežai un Robežu iela no Kustes dambja līdz I. Mičurina ielai, Ventspilī”, 2015.gadā	Indikatīvā summa iecerēto velosipēdu ceļu izbūvei laika periodā no 2020. – 2027.gadam ir 3 500 000 EUR	Uzlabota velosatiksmes drošība un ērtības Kustes dambī un Robežu ielā, izbūvējot jaunu gājēju un velosipēdu ceļu un jaunu apgaismojumu	Īstenots
	“Velosipēdu ceļa izbūve Vasarnīcu ielā posmā no Riņķa ielas līdz Parka ielai, Ventspilī”, 2019./2020.gadā		Uzlabot riteņbraukšanas ērtības un drošību, izbūvējot jaunu velosipēdu ceļu, atdalītu no gājēju ietves	Plānots
	“Rīgas ielas pārbūve posmā no Vasarnīcu ielas līdz Katoļu ielai, Ventspilī”, 2019.gadā		Uzlabot esošo velosatiksmes infrastruktūru Rīgas ielā. Izbūvējot jaunu gājēju un velosipēdu ceļu un apgaismojumu	Notiek īstenošana
	Kurzemes ielas pārbūve posmā no Embūtes ielas līdz Mazās Kurzemes ielai, Ventspilī, 2019.gadā		Uzlabota velosatiksmes drošība un ērtība Kurzemes ielā. Atjaunots gājēju un velosipēdu ceļa segums, izbūvēts jauns apgaismojums	Īstenots
	Rāvas ielas izbūve, Ventspilī, 2018.gadā		Izbūvēts jauns, apgaismots gājēju un velosipēdu ceļš	Īstenots
	Apļa ielas izbūve, Ventspilī, 2019.gadā		Izbūvēts jauns, apgaismots gājēju un velosipēdu ceļš	Īstenots



Kuldīgas ielas pārbūve posmā no Jēkaba ielas līdz Tērauda ielai, Ventspilī, 2019.gadā	Uzlabota velosatiksmes infrastruktūru, izbūvējot jaunu gājēju un velosipēdu ceļu. Panākta drošāka pārvietošanās velobraucējiem un gājējiem	Īstenots
“Durbes ielas pārbūve, Ventspilī”, 2019.gadā	Uzlabota velosatiksmes drošība un ērtība Durbes ielā. Atjaunots gājēju un velosipēdu ceļa segums, vietām izbūvēts jauns veloceļa posms, un apgaismojums	Īstenots
Robežu ielas pārbūve no I.Mičurina ielas līdz Packules upes tiltam, Ventspilī, 2018.gadā	Uzlabota velosatiksmes drošībā un ērtība Robežu ielā, izbūvējot jaunu gājēju un velosipēdu ceļu un jaunu apgaismojumu.	Īstenots
“Gājēju ietves pārbūve par apvienoto gājēju velobraucēju ceļu Talsu ielā posmā no Dzintaru ielas līdz Tārgales ielai, Ventspilī”, 2017.gadā	Uzlabota velosatiksmes drošībā un ērtība Talsu ielā. Izbūvēts jauns, atdalīts gājēju un velosipēdu ceļš un jauns apgaismojums	Īstenots
“Apvienotā gājēju un velosipēdu ceļa izbūve gar Aizsaules ielu posmā no Vasarnīcu ielas līdz Kapu ceļam, Ventspilī”, 2017.gadā	Uzlabota riteņbraukšanas ērtība pilsētā, uzlabota pilsētas apskates vietu pieejamību	Īstenots
“Velosipēdu ceļa apkārt Būšnieku ezeram seguma virskārtas uzlabošana, Ventspilī” (No laivu bāzes līdz Būšnieku ezera peldvietai), 2016.gadā	Uzlabota riteņbraukšanas ērtība apkārt Būšnieku ezeram, atjaunojot velosipēdu ceļa segumu	Īstenots
“Velosipēdu ceļa gar Būšnieku ezera atsevišķu posmu seguma virskārtas uzlabošana no Staldzenes ielas līdz Būšnieku ezera peldvietai”, 2018.gadā	Uzlabota riteņbraukšanas ērtība apkārt Būšnieku ezeram, atjaunojot velosipēdu ceļa segumu	Īstenots
“Publiskās infrastruktūras izveide Dienvidrietumu rajonā, Ventspilī”, 2018 g.	Uzlabota riteņbraukšanas ērtība pilsētā. Uzlabota pilsētas apskates vietu pieejamību un veicināta velotūrisma attīstība	Īstenots
“Ostas ielas pārbūve posmā no Jāņa ielas līdz Dārzu ielai”, Ventspilī”	Uzlabot esošo velosatiksmes infrastruktūru Ostas ielas promenādē, rekonstruējot gājēju/velosipēdu ceļu un izbūvējot jaunu apgaismojumu	Plānots
“Pērkoņu ielas pārbūve”, Ventspilī”	Uzlabot esošo velosatiksmes infrastruktūru Pērkoņu ielā izbūvējot jaunu gājēju/velosipēdu ceļu un apgaismojumu	Plānots



	“Velosipēdu ceļa izbūve Lidotāju ielā, posmā no Skrundas ielas līdz Tārgales ielai, Ventspilī”		Uzlabot esošo velosatiksmes infrastruktūru Pērkoņu ielā izbūvējot jaunu gājēju/velosipēdu ceļu un apgaismojumu	Plānots
	“Velosipēdu ceļa izbūve Tārgales ielā, posmā no Kurzemes ielas līdz Stacijas ielai, Ventspilī”		Uzlabot esošo velosatiksmes infrastruktūru Tārgales ielā izbūvējot jaunu gājēju/velosipēdu ceļu un apgaismojumu	Plānots
	“Velosipēdu ceļa izbūve Ganību ielā, posmā no Inženieru ielas līdz Lielajam prospektam, Ventspilī”		Uzlabot esošo velosatiksmes infrastruktūru Ganību ielā izbūvējot jaunu gājēju/velosipēdu ceļu un apgaismojumu, savienojot Ganību ielas rūpniecisko rajonu ar Ventspils centra teritoriju	Plānots
	“Velosipēdu ceļa izbūve Ganību ielā, posmā no Riņķa ielas līdz nekustamajam īpašumam Ganību ielā 103, Ventspilī”		Uzlabot esošo velosatiksmes infrastruktūru Ganību ielā izbūvējot jaunu velosipēdu ceļu un apgaismojumu, savienojot Ganību ielas rūpniecisko rajonu ar Ventspils centra teritoriju	Plānots
	“Velosipēdu ceļa izbūve Vasarnīcu ielā, posmā no Parka ielas līdz Kr.Valdemāra ielai, Ventspilī”		Uzlabot esošo velosatiksmes infrastruktūru Vasarnīcu ielā izbūvējot jaunu velosipēdu ceļu un apgaismojumu, savienojot Piejūras kempingu ar Ostas ielas promenādi	Plānots
	“Parka ielas pārbūve posmā no Vasarnīcu ielas līdz Kāpu promenādei un Kāpu promenādes izbūve posmā no Parka ielas līdz apgriešanās laukumam pie “Sērfotāju” laipas (7.ejas)”		<i>EuroVelo</i> maršruts EV10/EV13. Maršruts plānots tā, lai tas pēc iespējas vairāk “ietu” gar tūristiem paredzētajiem apskates un izklaides objektiem	Plānots
	“Velosipēdu ceļa izbūve Bangu ielā, posmā no Talsu ielas līdz jūras piekrastei, gar jūras piekrasti no Bangu ielas līdz Jaunupes ielai, Jaunupes ielā, Ventspilī”		<i>EuroVelo</i> maršruts EV10/EV13. Maršruts plānots tā, lai tas pēc iespējas vairāk “ietu” gar tūristiem paredzētajiem apskates un izklaides objektiem	Plānots
	“Dampeļu gatves izbūve, Ventspilī”		Projekta ietvaros ir izstrādāta tūrisma karte, kurā tika iekļauti augstāk minēti velomaršruti	Plānots
Aglonas novads	Projekts Nr.17-03-AL21-A019.2205-000001 “Eko atpūta Aglonas novadā”			Īstenots
Aizkraukles novads	Jaunceltnes un Gaismas ielas labiekārtošana		Izveidots velosipēdu ceļš	Notiek īstenošana



	Aizkraukles veloparks (ir iesniegts projekts)		Veloparks pilsētas centrā	Plānots
Aizputes novads	Gājēju un riteņbraucēju ceļa izbūve Liepājas ielā no pilsētas robežas līdz akmens tiltam	450 000,00	939 m	Notiek īstenošana
	Gājēju un velosipēdu ceļu izbūve uz publisko peldētavu un teritoriju sakārtošana Aizputē	600 000,00	650 m	Plānots līdz 2025.g
Aknīstes novads	Velosipēdu ceļa izbūve Aknīstē no Dzirnāvu ielas uz Zaļo ielu	50 000,00	Izbūvēts velosipēdu ceļš 0,3 km garumā, koka tiltiņš pār Dienvidsusēju. Samazināts gaisa piesārņojums	Plānots
Alojas novads	Green Railways	96 195,00	Izveidots Zaļais dzelzceļš – gājēju un velobraucēju pastaigu un atpūtas maršruts bijušā dzelzceļā maršrutā	Notiek īstenošana
Alsungas novads	Suitu novada velomaršruta un nūjošanas maršrutu izveide, velosipēdu un aprīkojuma iegāde	14 563,40	Viens jauns pakalpojums: izveidots velomaršruts un nūjošanas maršruts, kā arī informatīvi stendi	Noraidīts (finansējuma trūkuma dēļ)
Alūksnes novads	“Aizsargājamo ainavu apvidus “Veclaicene” infrastruktūras uzlabošana antropogēnās slodzes mazināšanai un pieejamības nodrošināšanai”	1 400 000,00	Izveidoti 7 velomaršruti AAA Veclaicene	Īstenots
	Latvijas – Igaunijas pārrobežu sadarbības projekts Nr. EST-LAT24 “Zaļais Dzelzceļš – Bijušo šaursliežu dzelzceļa līniju revitalizācija, izmantojot videi nekaitīgu tūrisma maršrutu/GREEN RAILWAY”	21 300,00	Izveidotas 2 pašapkalpošanās velosipēdu remontstacijas – statīvi, uz kura var “pacelt” velosipēdu, ar dažādu noderīgu remontatslēgu, uzgriežņu utt. komplektu un mehānisko velopumpi. Uzstādītas informatīvās zīmes un stendi	Īstenots
Amatas novads	Līvi – Cēsis		Droša pārvietošanās vietējiem iedzīvotājiem un tūristiem	Plānots
	Āraiši – Līvi		Droša pārvietošanās vietējiem iedzīvotājiem un tūristiem	Plānots
Apes novads	Velosipēdu ceļa izbūve posmā no autoceļa A2, E77 līdz Loka ielai, gar autoceļu P19, ietverot Skolas ielas Apes pilsētā (~2.5 km)	250 000,00	Izbūvēts ērts un drošs velosipēdistu un gājēju pārvietošanās ceļš, turpinājums jau izbūvētajam Dzirnāvu ielas posmam. Šis ir intensīvas satiksmes posms	Plānots



	Jaunu velomaršrutu izstrāde sadarbībā ar kaimiņu pašvaldībām. Esošo velomaršrutu saglabāšana un uzturēšana novada teritorijā	100 000,00	Veiksmīgi uzturēti, attīstīti un reklamēti esošie velotūrisma maršruti. Attīstīti jauni, saistoši maršruti	Plānots
Auces novads	“Multifunkcionāla veloparka izveide Auces novadā”	50 000,00	Izveidots multifunkcionāls un moderns veloparks ar atpūtas vietām Auces pilsētā	Ir realizētas projekta 2 kārtas (finansējums – 100 000 EUR), 2020. gadā plānots realizēt projekta 3 kārtu, izveidojot skeitparku (50 000 EUR)
Ādažu novads	Ķiršu ielas rekonstrukcija		Dzīvojamā kvartāla iela ar prioritāti gājēju un velosipēdistu kustībai, iela, kur automašīnu kustība nodrošina piekļuvi privātajiem īpašumiem	Izstrādāts būvprojekts, plānots realizēt līdz 2020.gadam
	Ādažu vidusskolas velonovietnes izveide		Paplašināt esošo velonovietņu skaitu/vai izveidot jaunu velonovietņu laukumu visai skolai vienu	
	Ādažu sākumskolas 3.kārtas izbūve		Velosipēdu stāvvietas izveide iekšpagalmā	Plānots īstenot līdz 2022.gadam
	Mežaparka ceļš		Ceļš, kas savieno Ādažus ar intensīvi apdzīvoto Kadagas privātmāju teritoriju, ar izbūvētu veloinfrastruktūru. Abu kārtu realizācijas rezultātā tiktu savienota teritorijas sākot no Ādažu centra līdz pat Upmalu vasaras māju ciemam	Plānots īstenot līdz 2020.gadam
	Esošo gājēju ceļu pilnveidošana		Sakārtojot ceļa segumus pārveidot par apvienotajiem gājēju veloceļiem	Uzsākot jebkuru ielas rekonstrukcijas projektu, plānots paredzēt arī gājēju un velokustības risinājumus
Babītes novads	Tūrisma velo-maršrutu izstrāde un marķēšana	10 000,00	Tūrisma velomaršrutu izstrāde un marķēšana, labiekārtoti esošie un izveidoti jauni tūrisma objekti, uzstādītas norādes zīmes, informatīvie stendi (iekļaujot 2 svešvalodas)	Īstenošana paredzēta līdz 2020. gadam.
	Publiskās telpas labiekārtošana	30 000,00	Izveidotas velosipēdu novietnes	Patstāvīgi



	Gājēju un veloceļa izbūve starp Vīkuļu un Piņķu ciemu	200 000,00	Izbūvēts apgaismots un labiekārtots gājēju – velobraucēju ceļš	Plānots projekta izstrādi uzsākt 2020.
	Gājēju un veloceļa izbūve starp Dzilnuciemu un Sēbruciemu		Izbūvēts apgaismots un labiekārtots gājēju – velobraucēju ceļš	Plānots projekta izstrādi uzsākt 2020.
	Veloceļa Rīga – Jūrmala Babītes novada teritorijā esošā posma rekonstrukcija	225 000,00	Izbūvēts un labiekārtots veloceļš	2019. – 2020.
	Veloceļa Rīga – Jūrmala, gar autoceļu A10 izveide	300 000,00	Izbūvēts un labiekārtots veloceļš	2019. – 2020.
Baltinavas novads	Nr. 17-07-AL19-A019.2206-000004 “Vēstures atskaņas Grīvas mežos”	1 967,97	Veicināt velotūrisma attīstību. Tūristiem tiek piedāvāts jauns veids, kā iepazīt un apskatīt Baltinavas novada skaistākās vietas, kā arī aizvien vairāk popularizēt velotūrisma un Baltinavas novadu vārdu Latvijā	Īstenots
	Velomaršruts “Rypoj vasals!”	582,00	Veicināt velotūrisma attīstību Latgalē	Īstenots
Balvu novads	Velosipēdu ceļa izbūve Balvi-Kubuli	270 000,00	Velosipēdu ceļš, kas izveidots pie autoceļa Gulbene-Krievijas robeža 2,2 km garumā ar apgaismojumu	Plānots
Bauskas novads	Bauskas industriālās teritorijas attīstība, reģenerējot degradētās teritorijas	95 000 EUR – gājēju un velosipēdu ceļu izbūve	Degradētās teritorijas attīstība 9 ha apjomā, t. sk. gājēju/velosipēdu ceļu izbūve 1 km garumā	Notiek īstenošana
	Teritorijas revitalizācija Bauskas pilsētas Ziemeļu aglomerācijā	350 000 EUR – gājēju un velosipēdu ceļu izbūve	Mēmeles ielas pārbūve (t.sk. apvienotā gājēju un velosipēdu ceļu izbūve 1,4 km garumā), veicinot piekļuvi ražošanas teritorijām	Noslēgts līgums
	Gājēju un veloceļa izbūve uz Saulaini	688 980,00	Apvienotā gājēju un velosipēdu ceļa izbūve posmā Bauska – Saulaine (3,15 km)	Plānots
	Pilskalna ielas pārbūve	109 360,00	Ielas tehniskā stāvokļa un satiksmes drošības uzlabošana izbūvējot gājēju/velosipēdu ceļu (545 m)	Plānots
Beverīnas novads	Green Railways		Plānots sadarbībā ar Smiltenes novada pašvaldību	Plānots
Brocēnu novads	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve no Oškalniem līdz Emburgai	300 000,00	Izbūvēts gājēju un velosipēdu ceļš, lai savienotu divus ciemus: Oškalnus un Emburgu, Cieceres pagastā Brocēnu novadā. Kopējais garums 1,2 km.	Īstenots



			(Nākotnē plānots gājēju un velosipēdu ceļa turpinājums no Emburgas līdz Brocēnu pilsētai)	
	Pastaigu taka gar Cieceres ezeru.	80 000,00	Izbūvēta 1,5 metrus plata pastaigu taka gar Cieceres ezeru	Īstenots
	“Cieceres ezera un Dūņupes teritorijas labiekārtošana un dabas taku izveide”	50 000,00	Turpinājums dabas takai – Pastaigu taka gar Cieceres ezeru. Aptuveni 300 metrus gara	Apstiprinātsprojekts. Notiekprojektēšanas darbi. Plānots izbūvēt2020.gadā
Burtnieku novads	Velosipēdu ceļa un gājēju izbūve (Valmieras pag.) uz Rūjienas/A3 rotācijas apļa līdz Birzītes ielai, Valmiermuižā, Valmieras pagastā	65 000,00	2019.g. Izbūvēts veloceļš un gājēju ceļš 290 m	Notiek īstenošana
	Velo un gājēju ceļa izbūve no Valmieras pilsētas un Burtnieku nov. robežas uz “Pilātu” ciemu (Valmieras pag.) gar šoseju A3 Valmiera-Inčukalns-Igaunijas robeža (Valka)	100 000,00	Velosipēdu ceļš apt. 440 m	Projekts īstenojams valsts programmu ietvaros vai atbalstu
	Velo un gājēju ceļa izbūve no Valmieras pilsētas un Burtnieku nov. robežas uz “Pilātu” ciemu (Valmieras pag.) gar šoseju P17. Valmiera-Rūjiena-Igaunijas robeža (Unguriņi)	170 000,00	Velosipēdu ceļš apt. 950 m	Projekts īstenojams valsts programmu ietvaros vai atbalstu
Carnikavas novads	Skeitparks Liepu ielā 10, Carnikavā	25 930,25	Izbūvēts skeitparks	Īstenots 2013.g.
	Gājēju – velosipēdistu ceļa un tilts pār Gauju, Carnikavā	2 833 338,00	Izbūvēts (daļa no <i>EuroVelo</i> 13 maršruta)	Īstenots 2014.g.
	Promenāde uz jūru Carnikavā	447 886,50	Īstenots SAM 5.4.1.1 projekts “Atpūtas taka dabas parkā “Piejūra” Carnikavā, Carnikavas novadā”. Izbūvētas takas garums – 1833 m, tajā skaitā taka ar betona plātņu segumu, kas ir arī <i>EuroVelo</i> 13 posms. Takas beigās, pirms noejas uz jūru, izveidota koka skatu platforma 4x4m. Papildus tam izveidota nobrauktuve uz pludmali, kuras galā izvietoti velostatīvi	Īstenots 2018.g.
Cēsu novads	Velo Pump track izveide	17 000,00	Izveidots Velo pump track	Īstenots
	Velobraukšanas apmācību laukums Maija parkā	35 000,00	10 000 EUR pašvaldības līdzekļi + 15 000 EUR dāvinājums, lai izveidotu velobraukšanas apmācību laukums	Plānots izveidot 2020.gadā



Ciblas novads	P36 Apļveida pierobežas velomaršruts Ciblas novadā virziens Kārsava – Līdumnieki – Zilupe – Dagda – Ludza		Radīts velomaršruts tiem, kurus vilina robežsajūtas, neskartā Latgales daba un tās bagātības, liels kultūras, vēstures, tradīciju un valodu kopums	Notiek īstenošana – pašlaik marķēts, labiekārtošana plānota nākotnē
Daugavpils novads	Apkārt Sila ezeram	1 000,00		Reģistrēts un apstiprināts projekts
Dobeles novads	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve Dobeles novada Virkus kapu sasniedzamībai	219 637,82	Izbūvēts kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš	Īstenots 2017.gadā
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve līdz Miltiņu ciemam (posmā no Virkus kapiem līdz Miltiņiem)	1 200 000,00	Garums 3,03 km turpinājums uzsāktajam gājēju un velosipēdu ceļam, ar Satiksmes ministrijas (VAS “Latvijas valsts ceļi”) līdzfinansējumu/finansējumu – Dobeles novada iedzīvotāju nokļūšanai uz darbu un skolu	Plānots 2022.gadā
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve līdz Šķībes ciemam (posmā no Miltiņiem līdz Šķībei)	1 500 000,00	3,85 km turpinājums uzsāktajam gājēju un velosipēdu ceļam – tūrisma maršruts, ar Satiksmes ministrijas līdzfinansējumu/finansējumu	Plānots 2026.gadā
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve līdz Kārļa Ulmaņa piemiņas muzejs “Pikšas” (posmā no Šķībes līdz muzejam “Pikšas”)	2 900 000,00	Garums 8,99 km turpinājums uzsāktajam gājēju un velosipēdu ceļam, ar Satiksmes ministrijas līdzfinansējumu/finansējumu – tūrisma maršruts	Plānots 2026.gadā
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve no Dobeles pilsēta (no Tērvetes ielas) līdz Auru ciemam	1 800 000,00	Garums 4,62 km Ieplānots gājēju un velosipēdu ceļš, ar Satiksmes ministrijas līdzfinansējumu – Dobeles novada iedzīvotāju nokļūšanai uz darbu un skolu	Plānots 2025.gadā
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve no Auru ciema līdz Tērvetes dabas parkam	3 300 000,00	Garums 10,19 km turpinājums ieplānotajam gājēju un velosipēdu ceļam (Dobele – Auri – Tērvete), ar Satiksmes ministrijas un Latvijas valsts mežu (LVM) līdzfinansējumu/finansējumu – tūrisma maršruts	Plānots līdz 2026.gadam
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve no Dobeles (Dobeles sporta halle) līdz Pokaiņu mežam	3 800 000,00	Ieplānots gājēju un velosipēdu ceļš līdz Pokaiņu mežam, ar Latvijas valsts mežu (LVM) līdzfinansējumu/finansējumu – tūrisma maršruts	Plānots līdz 2026.gadam
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve Dobeles pilsētā, Bērzes iela (no dzelzceļa līdz Lauku ielai)	800 000,00	garums 1,8 km Ieplānots gājēju un velosipēdu ceļš Bērzes ielā (posmā no dzelzceļa līdz Lauku ielai) – Dobeles novada iedzīvotāju nokļūšanai uz darbu un skolu	Plānots līdz 2024.gadam



	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve no Dobeles (Lauku iela) līdz Gaurata ezeram, caur Lejasstrazdiem	1 200 000,00	garums 3,4 km Ieplānots gājēju un velosipēdu ceļš līdz Apguldes ezeram – Dobeles novada iedzīvotāju vajadzībām, arī nokļūšanai uz darbu un skolu (no Lejasstrazdiem)	Plānots 2027.gadam	līdz
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve Dobeles pilsētā (posmā no Kr.Barona ielas līdz Brīvības ielai – pa Čakstes ielu)	700 000,00	garums 1,2 km Ieplānots gājēju un velosipēdu ceļš līdz Apguldes ezeram – Dobeles novada iedzīvotāju vajadzībām	Plānots 2024.gadam	līdz
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve no Auru ciema līdz Apguldes ezeram	2 500 000,00	Garums 6,8 km Ieplānots gājēju un velosipēdu ceļš līdz Apguldes ezeram – Dobeles novada iedzīvotāju vajadzībām, ar Satiksmes ministrijas līdzfinansējumu/finansējumu	Plānot 2027.gadam	līdz
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve no Dobeles (Zaļās iela) līdz Krimūnu ciemam	2 900 000,00	Garums 9,0 km Ieplānots gājēju un velosipēdu ceļš līdz Krimūnām – Dobeles novada iedzīvotāju nokļūšanai uz darbu un skolu	Plānot 2027.gadam	līdz
Durbes novads	“Velomaršruta izveide apkārt Durbes ezeram”	8 048,53	Marķēta velomaršruta izveide apkārt Durbes ezeram ~40 km; Velostatīvu uzstādīšana pie tūrisma apskates vietām; 12 velosipēdu iegāde; Slēdzamas novietnes izveidošana velosipēdu glabāšanai	Īstenots	
Ērgļu novads	Igaunijas-Latvijas pārrobežas sadarbības programmas projekts “Ar velo pa Vidzemi un Dienvidigauņu”		Izveidots un nomarķēts velomaršruts “Tour de LatEst”	Īstenots	
	Greenways Heritage	35 096,00	Savienot divus UNESCO objektus Rīgas vecpilsētu ar Strūves ģeodēzisko loka punktu Sestukalns pa veco dzelzceļa līniju Rīga – Ērgļi “Zaļos ceļus”	Notiek īstenošana	
	Development of the green tourism routes uniting the border regions of Latvia and Russia for common sustainable development of small cities and rural areas	793 036,00	Visā reģionā var identificēt kopīgu, īpašu dabas un kultūras mantojuma grupu, kur to izmantojot atbildīgi, var sniegt vērtīgu ieguldījumu esošajā tūrisma kapitālā un palielināt ekonomisko aktivitāti. Viens no vislabākajiem veidiem kā šos resursus izmantot ir veidot “Zaļos ceļus” (Green Railways)-nemotorizētus. pastaigām un riteņbraukšanai piemērotus koridorus, kas ir veidoti tajās bijušo dzelzceļlīniju, upju kanālu un meža stīgu vietās, kuras veicina tūristu piesaisti reģionā uz ilgāku laiku, patērējot vairāk naudas. GW ir jauna ideja reģionam. Galvenās aktivitātes: Lai piedāvātu apmeklētājiem iespēju ceļot nepārtraukti un droši, tiks veikta GW Rīga-Pleskava kopīga maršruta uzlabošana, iekļaujot tuvumā esošo kultūrvēstures objektus. Kopīga GW Rīga-Pleskava popularizēšana vietējo un starptautisko apmeklētāju vidū	Notiek īstenošana	



Grobiņas novads	Velonovietņu izgatavošana un uzstādīšana	8 300,00	Izgatavotas un uzstādītas sešas oriģinālas velonovietnes pie sabiedrībai nozīmīgiem un tūristiem saistošiem publiskās infrastruktūras objektiem Grobiņā	Īstenots
	Velosipēdu ceļa Grobiņa - Liepāja izveide	530 000,00	Izbūvēts apgaismots velosipēdistu un gājēju ceļš, kas savieno Liepājas un Grobiņas pilsētas	Īstenots
	Velosipēdu novietne pie skolas - sakārtota vide, droša, uzticama un veselīga braukšana	2 000,00	Izbūvēta velonovietne ar jumtu pie Grobiņas skolas	Īstenots
	Multi-funkcionāla veloparka izveide	155 000,00	Multifunkcionāla veloparka (trase BMX, MTB, skrituļslidu, skeitborda, longborda u.c. braucējiem) būvniecība, papildinot esošās sporta iespējas Grobiņas pilsētā ~1100 m ²	Plānots
Gulbenes novads	Blaumaņa ielas pārbūve (Atsevišķu tikai velosipēdu ceļu izbūves projektu nav. Projekti realizēti kopā ar ielu pārbūvēm)	2 000 000,00	Izbūvēta iela ar gājēju velosipēdu ceļu	Īstenots
	Rīgas ielas posma pārbūve (Atsevišķu tikai velosipēdu ceļu izbūves projektu nav. Projekti realizēti kopā ar ielu pārbūvēm)	300 000,00	Izbūvēts ielas posms ar gājēju velosipēdu ceļu	Īstenots
	Brīvības ielas posma pārbūve (Atsevišķu tikai velosipēdu ceļu izbūves projektu nav. Projekti realizēti kopā ar ielu pārbūvēm)	2 000 000,00	Izbūvēta ielas posms ar gājēju velosipēdu ceļu	Notiek īstenošana
	Baložu ielas pārbūve (Atsevišķu tikai velosipēdu ceļu izbūves projektu nav. Projekti realizēti kopā ar ielu pārbūvēm)	1 000 000,00	Izbūvēta iela ar gājēju velosipēdu ceļu (nav nodots ekspluatācijā)	Notiek īstenošana
	Zaļie dzelzceļi		Izveidots velomaršruts	Notiek īstenošana
	Velosipēdu ceļš Gulbene - Šķieneri	300 000,00	Uzlabota satiksmes drošība līdz pilsētas tuvākajam dzīvojamajam masīvam ārpus pilsētas	Gaida, kad LVC īsteno projektu



	Viestura ielas pārbūve (Atsevišķu tikai velosipēdu ceļu izbūves projektu nav. Projekti realizēti kopā ar ielu pārbūvēm)	1 000 000,00	Uzlabota satiksmes drošība	Nav pieejams finansējums
	Miera ielas velosipēdu ceļa izveide	200 000,00	Uzlabota satiksmes drošība	Nav pieejams finansējums
	Litenes ielas pārbūve (Atsevišķu tikai velosipēdu ceļu izbūves projektu nav. Projekti realizēti kopā ar ielu pārbūvēm)	1 000 000,00	Uzlabota satiksmes drošība	Nav pieejams finansējums
Iecavas novads	LAT-LIT	5 000,00	3 elektrovelosipēdi sociālā dienesta darbiniekiem (iesniegts projekts)	Notiek īstenošana
Ikšķiles novads	Skeitparks izbūve	75 000,00	Izbūvēts jauns skeitparks, kas piemērots arī BMX	Plānots izbūvēt 2020.gada pavasarī
	Velonovietne	15 000,00	Izbūvēta velonovietne pie dzelzceļa stacijas	2020.gads
	Izveidots jauns velomaršruts		Izveidots velomaršruts, no Kalnājiem līdz Tīnūžiem	2020.gads
	Gājēju un velosipēdu ceļa izbūve	1 000 000,00	Sagatavots tehniskais projekts un izbūvēts gājēju un velosipēdu ceļš gar rekonstruējamo autoceļu P10 no Ikšķiles līdz Tīnūžiem, ar pagarinājumu līdz P10 pagriezienam uz Ceplīšiem	Notiek īstenošana 2019.-2025.gads, Ir sākta pirmā posma izbūve
Jaunpils novads	Apgaismota gājēju/velosipēdistu ceļa izbūve posmā Pienotava – Medulāji	200 000,00	Projektēts un izbūvēts gājēju velosipēdistu ceļš 1300 m garumā	Plānots
Jelgavas novads	Gājēju ietvju labiekārtošana Nākotnes ciemā	45 835,00	Brūģētas ietves 840 m+133 m garumā	Īstenots 2017.gadā
	Gājēju-velo ceļš Sesavas pagastā	135 670,00	375 m	Īstenots 2017.gadā
	Gājēju -velosipēdu ceļa izbūve Staļģenē	52 299,30	735 m	Īstenots 2017.gadā
	Glūdas pagasta gājēju-velo ceļa būvniecība "Dailes"- Tomsona iela			Plānots
	Glūdas pagasta Dorupes ciemā gājēju/velo ceļa izbūve ind.māju ciems - veikals 250 m.			Plānots



	Glūdas pagasta Dorupes ciemā velosipēdu ceļa izbūve abpus šosejai no pieturas uz abām ciema daļām			Plānots
	Glūdas pagasta Nākotnes ciemā gājēju/velo ceļa Dārza iela – ražošanas terit. 1200 m			Plānots
	Bauskas šoseja-Vilkudārza iela-Meža prospekts gājēju ceļa rekonstrukcija Elejas pagastā			Plānots
	Tautas nama iela + Vilces kapu ceļš (aptuveni 800 m + 400 m)		Drošāka, ērtāka aiziešana no Vilces centra uz Vilces kapiem, lai saglabātu cerību arī atgriezties. (Investīcijās ir Vilces kapu ceļa pārbūve (580 m))	Plānots
	Ziedkalnes ciemata centrs – Augstkalnes ceļš – 2.2 km (gar asfaltēto ceļu)		Ļoti intensīva satiksme, nekādas drošības, daudz bērnu pārvietošanas, arī māmiņas ar ratiņiem.(Investīcijās ir Vilces pagasta Ziedkalnes ceļa seguma atjaunošana 2,25 km garumā)	Plānots
Kārsavas novads	Velomaršruta Nr.776 “Nūmernes aplis” izveide	1 212,00	Izveidots vietējais velomaršruts Salnavas pagastā 30 km garumā	Īstenots
	Velomaršruts “Pierobežas veloceļš” Nr.36	2 157,00	Izveidots un dabā nomarkēts pierobežas velomaršruts sadarbībā ar 154 km garumā. Maršruts Ludza-Dagda-Zilupe-Kārsava	Īstenots
	Velomaršruts Nr.34 “Rypoj vasals!”	1 680,00	Izveidots un dabā nomarkēts vietējais velomaršruts sadarbībā ar Ziemeļlatgales pašvaldībām 169 km garumā	Īstenots
	Velomaršruts Nr.782 “Sajust Aizgāršu	1 722,00	Izveidots un dabā nomarkēts vietējais velomaršruts 33 km	Īstenots
Kocēnu novads	Zaļais dzelzceļš – bijušo dzelzceļa līniju pielāgošana videi draudzīgā tūrisma maršrutā	1 174 938,10 EUR, Est- Lat programmas atbalsts (85%) 998 697,36 EUR	Bijušo dzelzceļa līniju infrastruktūras sakārtošanu Vidzemē un Dienvidigaunijā, izveidojot aptuveni 750 km garu kopīgu velo/kājāmgājēju maršrutu, kura lielākā daļa ved pa bijušajām dzelzceļa līnijām	Īstenots
Kokneses novads	Velosipēdistu ceļa izbūve posmā “Koknese – Likteņdārzs”	10 000,00	Velosipēdu ceļa garums	Plānots



Krāslavas novads	LLI-402 “Riska grupas jauniešu sociālā integrācija, balstoties uz sporta aktivitātēm” (risk-free)	40 000,00 (Krāslavas daļa)	http://www.kraslavasvestis.lv/zinas/article//kraslava-uzsakta-skeitparka-izbuve.html	Pabeigts
Krustpils novads	Antropogēno slodzi mazinošas infrastruktūras izbūve un atjaunošana dabas parkā “Laukezers”	215 860,02	Dabas parkā “Laukezers” projekta ietvaros tika: Izveidota gājēju un velosipēdistu taka; Izbūvēta skatu platforma; Izbūvēta auto stāvvietas, kurā tika paredzētas 2 stāvvietas cilvēkiem ar kustību traucējumiem un 1 stāvvietas autobusa novietošanai, kā arī tika ierīkots apgaismojums un uzstādīta videonovērošanas sistēma; Izbūvētas 2 atkritumu konteineru novietnes; Izbūvētas 2 malkas nojumes; Izbūvētas kāpnes; Izbūvēta koka laipa ezerā; Uzstādīti 2 apmeklētāju plūsmas skaitītāji; Uzstādīti 2 lieli informācijas stendi; Uzstādīti 3 mazie informācijas stendi; Uzstādīti 3 galdi ar soliņiem; Uzstādītas 5 atkritumu urnas; Izvietotas 30 virziena norādes, Uzstādīti 4 katedras stendi, uz kuriem tika izvietoti plakāti ar vingrojumiem veselības veicināšanai dažādām vecuma grupām; Uzstādīti 2 soli ar atzveltni; Izvietotas 12 aizlieguma zīmes Nr.301 “Iebraukt aizliegts”; Uzstādītas 6 koka skulptūras; Uzstādīti 8 gab. vingrošanas aprīkojumi	Īstenots
Kuldīgas novads	Meistaru ielas izbūve, Dārzniecības ielas un Siltumnīcu ielas rekonstrukcija Kuldīgā, Kuldīgas novadā	1 900 000,00	Ielu rekonstrukcijas rezultātā izbūvēts apvienotais gājēju veloceļš 0,7 km	Īstenots
	Antropogēnās slodzes samazināšana dabas liegumā “Ventas ieleja”	250 000,00	Izveidota gājēju velobraucēju taka 2,5 km	Īstenots
	L.Paegles ielas posmā no Raiņa ielas līdz Dzirnavu ielai, Mucenieku ielas posmā no Dzirnavu ielas līdz Jelgavas ielai, Skrundas ielas krustojumā ar Jelgavas ielu, Jelgavas ielas posmā no Mucenieku ielas līdz Ganību ielai un Graudu ielas posmā no Jelgavas ielas līdz Ganību ielas aplim, rekonstrukcija Kuldīgā”	4 500 000,00	Ielu rekonstrukcijas rezultātā tiks izbūvēts apvienotais gājēju veloceļš 1,4 km	Notiek īstenošana



	Gājēju un velosipēdistu ceļa gan Valsts reģionālā autoceļa P116 Kuldīga-Skrunda-Embūte posma	400 000,00	Plānots izveidot gājēju velosipēdu ceļa izbūve gar Valsts reģionālā autoceļa P116, savienojot Kuldīgas pilsētu ar Ābeles ciemu, kopējais garums 1,2 km	Plānots, Tiek veiktas pārrunas ar LVC par iespējamā līdzfinansējuma apmēru, jo velosipēdu ceļš gar P116
Ķeguma novads	“Zaļā” dzīvesveida popularizēšana, velotūrisma attīstība un satiksmes drošības paaugstināšana		Velosipēdu ceļa/gājēju ceļa izbūve gar A6, posmā Jāniši – Ķegums – Lielvārde, velosipēdu ceļa izbūve gar P85, posmā Berkava – Tome – Linde, P88, posmā Birzgales pagrieziena – Birzgale, V4, posmā Tome – Baldone, starp Rembati un Ķegumu	Plānots
	Velosipēdu ceļu tīkla attīstība Birzgales ciemā		Velosipēdu ceļu izveide starp Birzgales pagasta iestādēm	Plānots
	“Lejasdaugavas novadu iedzīvotāju iesaiste velomaršruta par godu Latvijas simtgadei izstrādē, kā arī vides izglītošanā”		Iesaistīti Lejasdaugavas novadu iedzīvotāji velomaršruta par godu Latvijas simtgadei izstrādē un vides izglītošanā, tādā veidā popularizējot gan vietējā, gan noslēgumā nacionālā mērogā izcilos Lejasdaugavas novadu tūrisma maršrutus	Īstenots
Ķekavas novads	Apvienotā gājēju ceļa un velosipēdu ceļa izbūve gar autoceļu V6 Ķekava – putnu fabrika (Ziemeļu iela) posmā no Sporta nama līdz Ziemeļu ielai	450 000,00	Izbūvēts apvienotais gājēju un veloceļš ar apgaismojumu 1552 m garumā Ķekavā	Projektēšanā
	Apvienotā gājēju ceļa un velosipēdu ceļa izbūve gar Uzvaras prospektu	1 500 000,00	Kopā ar Uzvaras prospekta pārbūvi Baložos izbūvēts apvienotais gājēju un veloceļš ar apgaismojumu 773 m garumā	Projektēšanā
	Apvienotā gājēju ceļa un velosipēdu ceļa izbūve gar autoceļu V2 Ķekavas pagastā (Rāmvā un Katlakalnā)	450 000,00	Izbūvēts apvienotais gājēju un veloceļš ar apgaismojumu 1414 m garumā Rāmvā un Katlakalnā	Projektēšanā
	Gājēju ceļa un velosipēdu ceļa izbūve gar autoceļu A7 Ķekavas pagastā no Ķekavas līdz Katlakalnam ar prioritāro posmu no zemes gabala ar kad.Nr.80700080960 līdz īpašumam “Annužas”	1 600 000,00	izbūvēts gājēju ceļš un velosipēdu ceļš gar autoceļu A7 Ķekavas pagastā no Ķekavas līdz Katlakalnam ar apgaismojumu 4943 m garumā ar prioritāro posmu 375 m garumā no zemes gabala ar kad.Nr.80700080960 līdz īpašumam “Annužas”	Projektēšanā



Lielvārdes novads	Skeiṡparka izveide Lielvārdes novadā (Inv.plāns Nr.76; P2 SM2. RV 1.4. U 1.4.7.).	30 000,00	Izveidots skeiṡparks novadā	Plānots 2021.gadā
	Sporta traṡu izveide	100 000,00	Izbūvētas trases dažādām sporta aktivitātēm: riteņbraukšanas krosam, skriešanai-nūjošanai u.c.	Plānots 2024 – 2025
	Lejasdaugavas novadu iedzīvotāju iesaiste velomarṡrutu un ūdenstūrisma marṡrutu par godu Latvijas simtgadei izstrādē, kā arī vides izglītošanā	Kopējās projekta izmaksas: 8103,00EUR, pašvaldības finansējums: 1230,00 EUR, LVAF finansējums: 6873,00 EUR	Reģionālā velomarṡruta Nr.12. marṡēšana	Īstenots 2018
Limbaṡu novads	“Tranzītielas izbūve posmā no Rīgas ielas līdz K.Barona ielai Limbaṡu pilsētā” (Nr. NR.3DP/3.2.1.2.0./12/APIA/SM/004	4 886 142,41 EUR, no tām ERAF 3 012 768,13 EUR, valsts budṡeta finansējums 113 007,04 EUR, bet pašvaldības finansējums 1 760 367,24 EUR	Projekta rezultātā ir izbūvēta tranzītiela no Rīgas ielas līdz Kr.Barona ielai Limbaṡos 2,031 km garumā, rekonstruēta tranzītiela no Rīgas ielas 67A līdz pilsētas robeṡai gandrīz 1,4 km garumā, izbūvēts apgaismots gājēju – velosipēdistu ceļš gandrīz 1,6 km garumā gar tranzītielu no Rīgas ielas 67A līdz pilsētas robeṡai	Atklāts 31.07.2015.
	Tūrisma takas izveide no Limbaṡiem līdz Katvaru pagasta z/s “Purmaļi” (LEADER projekts)	20 000,00	Īstenojot projektu tiek izveidota tūrisma taka no Limbaṡiem līdz Katvaru pagasta z/s "Purmaļi", kopumā ap 5,7 km gara, 4 m plata	Projekta īstenošanas laiks: no 2013.gada 1.septembrim- 2014. gada 16. jūnijam
	Tūrisma takas izveide no Limbaṡiem līdz Limbaṡu pagasta Lādezeram (LEADER projekts)	20 000,00	Īstenojot projektu tiek izveidota tūrisma taka no Limbaṡiem līdz Limbaṡu pagasta Lādes ezeram, kopumā ap 9,1 km gara, 4 m plata.	Realizēts no 2017. gada 1.jūnija līdz 2018. gada 31.jūlijam



	Projekts "Green Railways" (Zaļais dzelzceļš) (EST-LAT programmas projekts)	44 000,00	Zaļā ceļa izveidošana Limbažu novadā (no Katvaru ezeram līdz Alojas novada robežai~ 11 km, šaursliežu dzelzceļa posmā Pāles pagastā ~16 km)	Realizācijas laiks no 01.03.2017.- 30.09.2019.
	"Zaļā veloceļa pilnveidošana" (LEADER projekts)	20 000,00	Zaļā dzelzceļa labiekārtošana Limbažu pagasta un Katvaru pagasta teritorijās	Realizācijas laiks līdz 31.07.2020.
	"Zaļais veloceļš – uzņēmēju aktivizēšanas iespēja" akronīms "Zaļais ceļš"	99 978,66	Vietējo rīcības grupu (Vidzemes lauku partnerība "Brasla", biedrība "Abulas lauku partnerība", biedrība "Cēsu rajona partnerība", biedrība "No Salacas līdz Rūjai", biedrība "SATEKA" sadarbības projekts-Infrastruktūras sakārtošanas nepieciešamība, lai veloceļš būtu aktuāls gan pašu zemes tūristiem, gan ārzemju tūristiem. Šajā kopprojektā vēlamies parādīt jaunas iespējas uzņēmējiem kā izmantot šo veloceļu, lai veicinātu savas uzņēmējdarbības attīstību. Limbažu novadā plānots uzstādīt velobraucēju skaitītāju-pie Niedrāju-Pilkas purva	Uzsākta realizācija
Līvānu novads	Līvānu pilsētas ielu un daudzdzīvokļu māju kvartālu infrastruktūras uzlabošana – 3.kārta	2 076 852,64	9 ielu rekonstrukcija (2,842 m): – Jelgavas iela 716 m -Krustpils iela 660 m – Strēlnieku iela 211 m – Kuldīgas iela 145m – Valdemāra iela 202 m – Kurzemes iela 285 m – Sofijas iela 203 m – Lāčplēša iela 260 m – Daugavpils iela 160 m 8 daudzdzīvokļu māju kvartālu iekšpagalmu rekonstrukcija 3 iekšpagalmu labiekārtošana	Pabeigts
	Līvānu pilsētas ielas pārbūve uzņēmējdarbības attīstības veicināšanai	799 352,74	Veikta Dzirnavu ielas pārbūve 780 m garumā, t.sk. apvienotais gājēju – velosipēdu ceļš 780 m Veikta Kaiju ielas atjaunošana 625 m	Pabeigts
	Publiskās infrastruktūras kvalitātes uzlabošana Līvānu industriālajā zonā uzņēmējdarbības attīstības veicināšanai	3 199 529,13	Veikta Celtniecības, Mazās Stirnu ielas pārbūve 1,949 km, t.sk. ierīkots apvienotais gājēju – velosipēdu ceļš 1,949 km	Pabeigts
	Publiskās infrastruktūras kvalitātes uzlabošana Līvānu industriālās zonas sasniedzamībai un uzņēmējdarbības attīstības veicināšana	2 549 518,34	Veikta Stacijas un Fabrikas ielu pārbūve, t.sk. ierīkots apvienotais gājēju – velosipēdu ceļš 1,228 km	Ieviešanā
	Līvānu pilsētas ielas pārbūve uzņēmējdarbības attīstības veicināšanai Līvānu industriālajā zonā Nr.2	1 081 339,09	Norit Baznīcas ielas pārbūve 760 m, t.sk. apvienotā gājēju – velosipēdu ceļa ierīkošana 760 m	Ieviešanā



Ludzas novads	“EuroVelo 11”		Plānots izvietot velomaršruta norāžu zīmes Ludzas novadā virzienā Balvi – Daugavpils un virzienā Daugavpils – Balvi	Notiek īstenošana
Madonas novads	Skeitparka konstrukciju izgatavošana un uzstādīšana Gaujas ielā 33, Madonā	55 000,00	Izgatavotas un uzstādītas skeitparka konstrukcijas Gaujas ielā 33, Madonā	Ir veikts iepirkums, plānota konstrukciju uzstādīšana 2020.g.
Mārupes novads	Apvienotais gājēju/veloceļš Mārupe – Jaunmārupe			Īstenots
	Skatīt attīstības programmu par plānotajiem, bet nerealizētajiem objektiem			Plānots
Mazsalacas novads	Green Railways – Zaļie dzelzceļi		Izbūvēt velosatiksmes infrastruktūru bijušo dzelzceļu posmos Vidzemē	Īstenots
	“Zaļais veloceļš – uzņēmēju aktivizēšanas iespēja”		Aktivizēt un iesaistīt veloceļu tuvumā esošos uzņēmējus tūrisma pakalpojumu pilnveidošanai	Notiek īstenošana
Mērsraga novads	Aktīvās atpūtas parka izveide Mērsragā	32 160,00	Teritorijas labiekārtošana, aktīva dzīvesveida popularizēšana	Iesniegts LAD vērtēšanai
Ogres novads	Velosipēdu ceļa Ciemupe – Ogre izbūve		Izbūvēts 2 km garš posms	Īstenots
	Jāņa Čakstes prospekta, Ogrē pārbūve (izveidots gājēju un velosipēdu ceļš)		Izbūvēts 1,2 km garš posms	Īstenots
	Pārbūvēts Brīvības ielas posms no Rūpnieku ielas līdz pilsētas robežai		Izbūvēts 1,7 km garš posms	Īstenots
	Velosipēdu ceļa Ogre – Ogresgals izbūve		Plānots izbūvēt 4,8 km garu ceļu	Plānots
Olaines novads	Gājēju/velosipēdistu ceļa savienojums Jaunolaine-Lubaušu apkaime	400 000,00		Īstenots
	Gājēju/velosipēdistu ceļa savienojums Medemciems-Baloži	200 000,00		Plānots
	Gājēju/velosipēdistu ceļa savienojums Jaunolaine-Stūnīši	650 000,00		Plānots



	Gājēju/velosipēdistu ceļa savienojums Stūnīši-Tiraine(Rīga)	600 000,00		Plānots
	Gājēju/velosipēdistu ceļa savienojums Medemciems-Ziepniekkalns(Rīga)	850 000,00		Plānots
	Gājēju/velosipēdistu ceļa savienojums Olaine-Pēternieki	300 000,00		Plānots
	Gājēju/velosipēdistu ceļa savienojums Olaine-Ozolnieki	1 800 000,00		Plānots
	Gājēju/velosipēdistu ceļš Jāņupes ciemā gar autoceļu V12	600 000,00		Plānots
Ozolnieku novads	“Velomaršrutu izstrāde Ozolnieku novadā”	6 300,00	Izstrādāti un marķēti 4 velomaršruti Ozolnieku novadā (Nr. 419, 420, 421, 422)	Īstenots 2017.g.
	Ceļa izbūve ar apgaismojumu no Ozolnieku dzelzceļa stacijas līdz Brankām (A8)	660 000,00	Izbūvēts apgaismots gājēju/velo ceļš 948 m	Īstenots 2019.g.
	Jaunatnes ielas pārbūve, Ānē, Cenu pagastā, Ozolnieku novadā	507 267,58	Ielas pārbūve ar kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu	Notiek īstenošana
	Atpūtas ielas ceļa izbūve posmā no Bērzu ielas līdz Progresā ielai	630 000,00	Ielas posma pārbūve ar kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu	Plānots
	Ceļa izbūve Stadionā ielā no Meliorācijas līdz Spartaka ielai	100 000,00	Ielas posma izbūve ar kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu	Plānots
Pārgaujas novads	Dabas infrastruktūras atjaunošana Gaujas nacionālajā parkā Cēsu un Pārgaujas novados		Izveidota velonovietne dabas takas pie Sarkanajām klintīm stāvlaukumā	Īstenots 2018.gadā
	Pārgaujas novada pašvaldības integrētās Attīstības programmas 2020.-2026.gadam Rīcības plāns: sadarbībā ar Satiksmes ministriju izbūvēt gājēju un velosipēdu ceļu ceļa posmos Plācis-Stalbe un Stalbe -Cēsis		Izbūvēts gājēju un velosipēdu ceļš ceļa posmos Plācis-Stalbe un Stalbe-Cēsis, kopējais garums 16 km	Plānots 2020.-2026.gadam



Preiļu novads	Gājēju ietves un velosipēdu ceļa izbūve no Brīvības ielas Preiļos Līču ciema virzienā, Nr. 3DP/3.6.2.1.0/11/IPIA/VRAA/001	166 840,00	667 m	Realizēts 2011.
	Velosipēdu ceļš un gājēju ietve pie Brīvības ielas Preiļos un autoceļa Līčos, Preiļu pagastā	400 000,00	0,59 km (no CSDD Preiļos un tālāk pie autoceļa Līčos, Preiļu pagastā posmā P62 Krāslava-Preiļi-Madona km 60,95-61,54)	Plānots 2023.-2024.
	Velosipēdu ceļš gar vienu no Preiļu pilsētas tranzīta ielām – Aglonas ielu	250 000,00	1,62 km gar Aglonas ielu	Plānots 2022.-2023.
	Velosipēdu ceļš virzienā Līči – Moskvina, Preiļu pagastā	1 000 000,00	3,8 km (pie autoceļa: P63 Līvāni-Preiļi)	Plānots 2025.-2026.
	Velosipēdu ceļš gar vienu no Preiļu pilsētas tranzīta ielām – Daugavpils ielu	250 000,00	1,75 km gar Daugavpils ielu	Plānots 2026.-2027.
	<i>Velosipēdu ceļa izbūve pie autoceļa virzienā: Preiļi-Riebiņi</i>		<i>5,243 km (P58 Viļāni-Preiļi-Špoģi km 30,32-35,563)</i>	<i>VAS “Latvijas Valsts Ceļi”</i>
	<i>Velosipēdu ceļa izbūve pie autoceļa virzienā: Preiļi-Gaiļmuiža</i>		<i>8,08 km (Velosipēdu ceļš, V742 Preiļi-Gaiļmuiža-Feimaņi km 0,00-8,08)</i>	<i>VAS “Latvijas Valsts Ceļi”</i>
Priekuļu novads	Veicināt dažāda veida pašiniciatīvas fiziskās aktivitātes (R 1.31)		Izveidoti velosipēdu ceļi. Precīzi plānotie rezultāti tiks norādīti, kad iekļaus investīciju plānā	Plānots
	Attīstīt gājējiem un velobraucējiem paredzēto infrastruktūru (R 1.40)		Izveidoti velosipēdu ceļi. Precīzi plānotie rezultāti tiks norādīti, kad iekļaus investīciju plānā	Plānots
Riebiņu novads	Velosipēdu ceļu tīkla attīstība, lai nodrošinātu alternatīvas pārvietošanās iespējas un palielinātu novada pievilcību tūrismam		Saskaņā ar Riebiņu novada attīstības programmas 2012. – 2018.g. rīcības plānu tika plānota sekojošu velosipēdu ceļu izbūve: Riebiņi – Preiļi; Polkorona – Stabulnieki (savienojot ar sabiedrisko transportu/velosipēdu novietni); Aglonas stacija – Kastīre (Bašķi); Preiļi – Gaiļmuiža; Atpūtas velosipēdu ceļi ap Kaučera un Salmeja ezeriem	Līdz šim projekts nav realizēts, bet tika plānots un iekļauts pašvaldības Attīstības prog. laika periodam no 2012 līdz 2014.g. (informācijas avots: Riebiņu novada attīstības



				programma 2019 – 2025 gala redakcija)
Rojas novads	Aktīvā tūrisma dažādošana Rojas novadā	12 136,04	Velosipēdu un elektroskūteru iegāde, noma punkta izveide	Iesniegts projekta pieteikums LEADER programmā
Ropažu novads	Velosipēdu ceļu izbūve gar valsts nozīmes autoceļiem	3 415 000,00	Izveidots velosipēdu ceļu tīkls starp novada ciemiem	Plānots
	Velo un gājēju ceļu izbūve	711 000,00	Izveidots velosipēdu ceļu un gājēju ceļu tīkls starp novada ciemiem	Plānots
	BMX trases izveide	36 000,00	Izveidota BMX trase	Plānots
	Skeitparka izveide	20 000,00	Izveidots skeitparks	Notiek īstenošana
Rucavas novads	<i>EuroVelo 13</i>		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. <i>EuroVelo 13</i> ir starptautiskais velosipēdu ceļš, kas ved apkārt Baltijas jūrai. Tas ir Dzelzs priekšvara maršruts, 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. Latvijā ietver maršrutu no Rucavas līdz Ainažiem. Piekrastes velotransporta infrastruktūra noteikta Valsts ilgtermiņa tematiskajā plānojumā Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai. Velomaršruts ietver savstarpēji saistītus starptautiskos, reģionālos un vietējos velomaršrutus un gājēju ceļus un šāds integrēts velotransporta tīkls veicina piekrastes dabas un kultūras mantojuma objektu savstarpējo sasaisti, piekrastes sasaisti ar iekšzemi, kā arī ar Igauniju un Lietuvu, un iekļaušanos ES līmeņa starptautiskajos velomaršrutos un kājāmgājēju maršrutos. Lai izvērtētu “EuroVelo 13” maršruta velosipēdu ceļu ierīkošanas iespējas, risinājumus un izmaksas, nepieciešams veikt detalizētu esošās situācijas izpēti, kartēšanu, investīciju plāna izstrādi, projektēšanu, būvniecību, normatīvo aktu sakārtošanu, ieskaitot grozījumus pašvaldību teritorijas plānojumos	Īstenots/plānots



	Reģionālās politikas pamatnostādnes 2027.gadam/Nacionālās attīstības plāns līdz 2027.gadam	3 000 000,00	Plānotas piekļuves jūrai kājāmgājējiem, velosipēdistiem un autotransportam – Autoceļa Rucava – Pape asfaltēšanā un veloceļa būvniecība	Plānots
	Projekts “Development and promotion of innovative four T concept (Tourism, Training, Traditions, Technologies) in natural and cultural heritage objects in Western Lithuania and Southern Kurzeme”	675 121,87	Vienots tūrisma maršruta izveide un tūrisma pakalpojuma izveide	Plānots
Rūjienas novads	Rūjiena-Moisakila platsliežu dzelzceļa trases pārveide par gājējiem un velobraucējiem piemērotu maršrutu Rūjienas novada teritorijā	40 000,00	Veikta platsliežu dzelzceļa trases maršrutā Rūjiena-Moisakila pārveide par gājējiem un velobraucējiem piemērotu maršrutu (pēctecība Green Railways projektam)	Plānots
Saldus novads	Skeioparda izbūve Saldus pilsētā	270 000,00	Izbūvēts daudz-funkcionāls skeioparda Saldū	Plānots
	Velosipēdu ceļa izbūve no Ezera ielas 7 līdz Zvejnieku ielai	200 000,00	Izbūvēts velosipēdu ceļš no Ezera ielas 7 līdz Zvejnieku ielai	Plānots/izstrādāts būvprojekts
	Velosipēdu ceļa izbūve Saldus-Druva	1 500 000,00	Izbūvēts velosipēdu ceļš Saldus-Druva	Plānots/izstrādāts būvprojekts
	Velosipēdu ceļa izbūve no Saules ielas tiltā līdz Skrundas ielas tiltam	188 900,00	Izbūvēts velosipēdu ceļš no Saules ielas tiltā līdz Skrundas ielas tiltam	Plānots
	Izveidot velosipēdu ceļu pa Jelgavas ielu līdz Saldus pilsētas robežai (stāvlaukumam)	500 000,00	Izveidot velosipēdu ceļu pa Jelgavas ielu līdz Saldus pilsētas robežai (stāvlaukumam)	Plānots
Saulkrastu novads	Park&Ride (auto un velo) stāvvietas pie Saulkrastu dzelzceļa stacijas -projekta izstrāde-stāvvietas izbūve	237 200,00	Izstrādāts projekts, izbūvēta Park&Ride (auto un velo) stāvvietas pie Saulkrastu dzelzceļa stacijas	Plānots
	Gājēju un velosipēdistu ceļu ierīkošana un rekonstrukcija (<i>EuroVelo</i> -13 un vietējas nozīmes)	1 700 000,00	Ierīkoti un rekonstruēti gājēju un velosipēdistu ceļi (<i>EuroVelo</i> un vietējas nozīmes)	Plānots



	Velotransporta un videi draudzīga elektrotransporta infrastruktūru attīstīšana viesu un iedzīvotāju apkalpošanas, aktīvās atpūtas un veselīga dzīvesveida popularizēšana	58 400,00	Marķēti 40 km velomaršruti, pielāgota esošā infrastruktūra velobraucējiem. Uztādītas stacionāras velosipēdu apkalpes stacijas Saulkrastu novadā	Plānots
	Sadarbībā ar VAS "Latvijas dzelzceļš", pie Pabažu, Saulkrastu un Zvejniekciema dzelzceļa stacijām izveidot velonomas punktus un drošas velonovietnes	9 000,00	Izveidoti velonomas punkti un velonovietnes pie Pabažu, Saulkrastu un Zvejniekciema dzelzceļa stacijām	Plānots
Sējas novads	"Velomaršruta izveide Sējas novadā"	10 447,32	Projekta ietvaros ir izveidots velomaršruts Sējas novadā (lielais maršruts 68 km, mazais maršruts 18 km), uzstādot 60 informatīvās virzienu zīmes, 18 norādes, 10 objektu aprakstus, 3 standus, marķēts maršruts ar krāsu. Ierīkotas 2 atpūtas vietas: Gaujmalā (Murjānos) un Sējas parka teritorijā (koka galdi, soli, atkritumu tvertnes un riteņu pieslietņi). Izgatavoti 1000 bukleti, un iegādāti 2 bukletu stendi. Projekta kopējās izmaksas 10447,32 EUR, no kurām publiskais finansējums ir 8984,21 EUR, Sējas novada pašvaldības atbalsts 1463,11 EUR	Īstenots
	Apgaismota veloceļa Loja - Sējas pamatskola izbūve	300 000,00	Veikta apgaismota veloceļa Loja - Sējas pamatskola izbūve	Plānots īstenot 2021.-2022.gadā, piesaistot vismaz 30% ārējā finansējuma
	Veloceļa izbūve Murjāni-Loja, autoceļa V79 "Murjāni - Sēja" posma 0-3,0 km satiksmes drošības uzlabošana	300 000,00	Veikta veloceļa izbūve Murjāni-Loja, autoceļa V79 "Murjāni - Sēja" posma 0-3,0 km satiksmes drošības uzlabošana	Plānots īstenot 2021.-2022.gadā, piesaistot vismaz 30% ārējā finansējuma
	Autoceļa 80-92-C56 "Brīvzemnieki-Krimuldas pagasts", virsmas dubultā apstrāde posmā 0-0,2 km, gājēju, veloceļa izbūve	40 000,00	Veikta autoceļa 80-92-C56 "Brīvzemnieki-Krimuldas pagasts", virsmas dubultā apstrāde posmā 0-0,2 km, gājēju, veloceļa izbūve	Plānots īstenot 2022.-2024.gadā, piesaistot vismaz 37% ārējā finansējuma



	Autoceļa 80-92-C17 “Kalnmeļēni-Pabaži”, virsmas dubultā apstrāde 3,8 km garumā, gājēju, veloceļa izbūve	220 000,00	Veikta autoceļa 80-92-C17 “Kalnmeļēni-Pabaži”, virsmas dubultā apstrāde 3,8 km garumā, gājēju, veloceļa izbūve	Plānots īstenot 2022.-2024.gadā, piesaistot vismaz 50% ārējā finansējuma
	Autoceļa 80-92-C10 “Birzes – Sējas skola – Katlāpi”, virsmas dubultā apstrāde posmā 0-0,8 km, gājēju, veloceļa izbūve un stāvlaukuma izbūve pie Birzēm	145 000,00	Veikta autoceļa 80-92-C10 “Birzes – Sējas skola – Katlāpi”, virsmas dubultā apstrāde posmā 0-0,8 km, gājēju, veloceļa izbūve un stāvlaukuma izbūve pie Birzēm	Plānots īstenot 2022.-2024.gadā, piesaistot vismaz 70% ārējā finansējuma
	Autoceļa 80-92-C8 “Murjāņu veikals – Jaunkrimulda” posma 0-1,71 km pārbūve, gājēju un veloceļa izbūve	600 000,00	Veikta ceļa posma 0-1,71 km asfaltēšana, un izbūvēts gājēju, veloceļš	Plānots īstenot 2023.-2025.gadā, piesaistot vismaz 30% ārējā finansējuma
	Autoceļa 80-92-C6 “Loja – Krimuldas pag.” posma 0-3,1 km pārbūve, asfalta seguma izbūve, gājēju ceļa izbūve	1 200 000,00	Veikta autoceļa 80-92-C6 “Loja – Krimuldas pag.” posma 0-3,1 km pārbūve, asfalta seguma izbūve, gājēju ceļa izbūve	Plānots īstenot 2023.-2025.gadā, piesaistot vismaz 70% ārējā finansējuma
	VAS “Latvijas Valsts ceļi” plānotais veloceļš 2021.-2022.gadā – projekts “Apgaismota gājēju un veloceļa izbūve no Murjāņu sporta ģimnāzijas līdz tiltam pār Gauju Murjāņos, Sējas novadā”			Īstenotājs – VAS “Latvijas Valsts ceļi”, finansējums – no valsts.
Siguldas novads	Veloielas izveide Pils ielā, velojoslu izveide Pulkveža Brieža un Rīgas ielās, satiksmes mīrināšanas risinājumi Rožu ielā, pilsētas centra transporta organizācijas shēmas realizācija Siguldā, paredzot 30 m/h zonu		Izveidota veloieļa Pils ielā, un velojoslas Pulkveža Brieža un Rīgas ielās, izstrādāti satiksmes mīrināšanas risinājumi Rožu ielā. Uzlabota satiksmes drošība	Plānots, izsludināts iepirkums, realizācija paredzēta 2019.gadā un 2020.gada pirmajā pusē
	Valsts autoceļam P8 izbūvēta gājēju/velo infrastruktūra Gaujas senlejā		Izbūvēta gājēju/velo infrastruktūra Gaujas senlejā, uzlabota satiksmes drošība	VAS “Latvijas valsts ceļi” tiek izstrādāts projekts



	Ielās, kur velobraucējiem un gājējiem nav atsevišķa nodalīta infrastruktūra, paredzēts izvietot informatīvas zīmes “Visi satiksmes dalībnieki vienlīdzīgi”		Uzlabota satiksmes drošība visiem mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem – gājējiem, velobraucējiem, papildus atgādinot autobraucējiem, ka brauktuvi šajā ielā daļa visi un vienlīdzīgi	Tiks īstenots vienlaicīgi ar pilsētas centra satiksmes organizācijas shēmas realizāciju un pakāpeniski papildināts turpmākajos gados, atkarībā no situācijas
Skrīveru novads	Skeiļparka izveidošana Skrīveru novadā	30 000,00	Publiski pieejams skeiļparks	Apstiprināts
	Par skaistu un drošu vidi Skrīveros	30 000,00	Teritorijas labiekārtošana, ieskaitot 2 riteņu novietnes	Apstiprināts
	Teritorijas labiekārtošana pie Skrīveru dzelzceļa stacijas		Labiekārtots stāvlaukums, ieskaitot velonovietnes	Plānots
Skrundas novads	Skeiļparka izbūve Skrundā	10 000,00	Skrundā izbūvēts skeiļparks jauniešiem	Plānots
	Velosipēdu ceļš gar šoseju Skrunda-Kušaiņi	30 000,00	Izveidots velosipēdu ceļš	Plānots
Smiltenes novads	Gājēju un velosipēdistu ceļa izbūve no Smiltenes līdz Silvai	353 959,00	Veikta ietves un velosipēdu ceļa ar izgaismojumu izbūve 1,790 km, nodrošinot drošu gājēju un braucēju satiksmi	Īstenots
	Ģimeņu atbalsta pasākumi Smiltenes novadā	22 476,46	Projekta ietvaros tika atjaunotas gan skeiļparka rampas, gan uzstādīta velosipēdu apkopes stacija	Īstenots
Stopiņu novads	Velo ceļš, gājēju ceļš, apgaismojums gar valsts autoceļu P4 posmā Dreiliņi-Ulbroka	210 000,00	Izbūvēts apgaismots gājēju un veloceļš 1,7 km.	Uzsākta projektēšana
	Gājēju, veloceļa izbūve gar valsts autoceļu P5 posmā Vālodzes-Saurieši	330 000,00	Izbūvēts apgaismots gājēju un veloceļš 2 km.	Plānots
Strenču novads	Velomaršruta izveide	50 000,00	Izveidots velomaršruts	Plānots
	Satiksmes drošības pilnveidošana pilsētu un ciemu teritorijās	700 000,00	Realizēta gājēju un velosipēdu ceļu tīklojuma paplašināšana, marķētas un iezīmētas velosipēdu satiksmes joslas, organizējot satiksmi un veicot dažādus pielāgošanas pasākumus, panākta ātruma ierobežošana. Novadā audzis velosipēdu izmantotāju skaits	Realizēts daļēji



	Veloceļa izbūve	704 000,00	Posmā Jērcēni – Strenči – Seda izbūvēts jauns veloceļš	Realizēts daļēji
	Vingrošanas, sporta un atpūtas laukuma izveide	2 000,00	Izveidots sporta laukums. Iekārtoti vingrošanas un atpūtas laukumi. Uzstādīti jauni vingrošanas stieņi, iekārtots volejbola laukums, izbūvēts jauns skeitparks	Plānots
	Dabas takas un riteņbraucēju maršruta pilnveidošana, atjaunošana, izbūve	50 000,00	Izveidots jauns tūrisma infrastruktūras tīklojuma un piedāvājuma objekts – dabas taka. Pilnveidoti un izbūvēti jauni riteņbraucēju maršruti	Plānots
Talsu novads	Transporta infrastruktūras attīstība Talsu pilsētā	120 000,00	Velo/gājēju ceļš 2 km	Notiek īstenošana līdz 2019.gada oktobrim
	Transporta infrastruktūras attīstība Stendes ielā Talsu pilsētā	70 000,00	Velo/gājēju ceļš ~1 km	Uzsākta projektēšana, plānots savienojums ar Rīgas ielas velo/gājēju ceļu
	Rīgas ielas atjaunošana Talsos	100 000,00	Velo/gājēju ceļš ~1 km	Ir būvprojekts
	Aktīvās atpūtas teritorijas pie Vilkmuižas ezera labiekārtošana	300 000,00	Gājēju takas un/vai velosipēdu ceļi, kas izmantojami nūjošanai, pastaigām, velokustībai multifunkcionāla asfalta velotrase – Pumptrack, prasmju veloparks ar koka/metāla elementiem, nobrauciena trase ģimenēm – pa kalna nogāzi, skeitparks u.c.	Notiek konceptuālā plāna izstrāde teritorijas attīstībai
Tērvetes novads	“Explore Zemgale by Bicycle” Nr.LLI-264	248 514,00	Autoceļa P 103 “Dobele – Bauska” posmā no koka gājēju tilta (km 17,44) līdz km 18,26; 820 m	Plānots
Tukuma novads	Veloparka izveide Pauzera pļavās Tukumā	199 000,00	Izveidots veloparks Baltic Bike Parktrase, iekļaujot to degradētās teritorijas Pauzera pļavās kā vienu no sporta – rekreācijas komponentēm. Izveidota MBX trase. Realizācijas periods – 2020.gads	Notiek īstenošana/izveidota BMX trase (vēl nesertificēta)
	Kurzemes ielas pārbūve Tukuma pilsētā, 1. un 4.kārta	2 117 189,00	Pārbūvēta tranzītiela – Kurzemes iela Tukumā, atrisinot vairākus ar satiksmes organizēšanu un drošību, kā arī lietus ūdeņu novadīšanas un teritoriju applūšanas jautājumus, t.sk. izbūvējot velojoslas	Notiek īstenošana, realizācijas periods 2018.-2019.gads
	Kurzemes ielas pārbūve Tukuma pilsētā, 2. un 3.kārta	4 110 000,00		Notiek īstenošana, realizācijas periods 2019.-2022.gads



	Velosipēdu ceļu izbūve Tukuma pilsētā	150 000,00	Izbūvēts gājēju/velosipēdu ceļš Tukuma pilsētā: Revolūcijas ielā, Turgus ielā, starp Turgus ielu un Revolūcijas ielu, Durbes ielā no Alīnes ielas līdz Milzkalnes ielai. Izbūvēts velosipēdu ceļš no Durbes pils līdz Jelgavas ielas krustojumam	Plānots, realizācijas periods 2018.-2022.gads
	Velo ceļa rekomendējošās joslas un brauktuves izbūve Tukuma pilsētā	100 000,00	Izbūvēta veloceļa rekomendējošā josla uz brauktuves Tukuma pilsētā: Raudas ielā (no Kurzemes ielas līdz Raudas, Pasta, Meža ielu lokveida krustojumam), Elizabetes ielā (no Pasta ielas līdz Brīvības laukumam), Talsu ielā (no Tidaholmas ielas līdz Revolūcijas ielai)	Plānots, realizācijas periods 2018.-2022.gads
	E-velosipēdu infrastruktūras izveide	35 000,00	Izveidota e-velosipēdu un mobilo iekārtu uzlādes stacija Tukumā	Plānots, realizācijas periods 2020.-2025.gads
	Velotūrisma attīstība		Pilnveidots velotūrisma piedāvājums	2016-2021
	<i>Park & Ride auto un velonovietņu izveidošana pie Tukuma mobilitātes centra</i>		Auto stāvvietas izveide dzelzceļa stacijā Tukums I - izveidots stāvlaukums 50 automašīnām, kā arī velosipēdistiem draudzīga velonovietne (7 rāmji)	Vajadzēja jau būt 2016.gadā.
Valkas novads	Valsts budžeta programmas “Valsts autoceļu fonds” finansējuma saņemšanai “Tranzīta ielas Valkas pilsētā pa Rīgas ielu, posmā no pilsētas robežas līdz Zemgales ielai rekonstrukcija”		Izbūvēts velosipēdu ceļš 2 km	Izbūvēts 2018.gadā
Varakļānu novads	“Gājēju un veloceļu izbūve”		Plānots izveidot gājēju ceļu, nodrošinot Stirnienes iedzīvotāju nokļūšanu pilsētā, gājēju un velosipēdistu drošu pārvietošanos gar autoceļu A12, no Rīgas ielas līdz kapsētai, gar Lubānas ielu, Daugavpils ielu, pilsētas parkā, Rēzeknes ielu, Murmastienē gar skolu	Plānots
Vecumnieku novads	P 1-6-2-1 Velotransporta veicināšana: Velostāvvietu ierīkošana pie sabiedriskiem objektiem; Velonomas punkti; Velosporta un velotūrisma projekti			Daļēji ieviestas dažas aktivitātes - pie pašvaldības objektiem un iestādēm ir izvietotas velonovietnes (statīvi).



Ventspils novads	Ziemeļkurzemes kultūrvēsturiskā un dabas mantojuma saglabāšana, eksponēšana un tūrisma piedāvājuma attīstība	77 243,74	Izbūvēts gājēju velosipēdu ceļš, ieklājot asfalta segumu	Īstenots
Viesītes novads	Viesītes Mazā Bānīša maršruta izveide	49 800,00	Jaunu tūrisma maršrutu izstrāde. Izstrādāts tūrismapakalpojumu, maršrutu un objektu grozs	Ierakstīts dokumentā "Viesītes novadaattīstības programma2014.-2020.gadam"
Viļakas novads	LV-RU-006 Greenways Rīga-Pskov (Zaļie ceļi Rīga – Pleskava)		Projekta kopējais budžets ir 793036,00 EUR, Projekta līdzfinansējums no Latvijas – Krievijas pārrobežu sadarbības programmas 2014 - 2020.gadam ir 713732,40 EUR (90 % no projekta budžeta)un projekta partneri līdzfinansē projektu 10 % apmērā – 79303,60 EUR. Viļakas novada domes budžets: 106252,00 EUR	Uzsākta īstenošana
Viļānu novads	Tranzītielas rekonstrukcija	1 800 000,00	Droša satiksme, t.sk. kopīga gājēju un velosipēdu ceļa izbūve, tūrisma maršruta uzlabošana, velomaršruta izveidošana	Notiek īstenošana
	Centrālās ielas rekonstrukcija	1 449 880,00	Droša satiksme, t.sk. kopīga gājēju un velosipēdu ceļa izbūve, tūrisma maršruta uzlabošana, velomaršruta izveidošana	Īstenots
	"Piedzīvojumu velotrases ierīkošana aktīvā laukuma atpūtai "ALA" teritorijā"	10 000,00	Sniegt Viļānu novada jauniešiem un bērniem aktīvās atpūtas iespēju	Notiek īstenošana
Zilupes novads	Pierobežas velomaršruta marķēšana un tūrisma kartes izdošana.	2 100,00	Marķēts maršruts	Realizēts

6.pielikums

Satiksmi mierinošu risinājumu izveide blīvi apbūvētās pilsētu un apdzīvotu vietu daļās

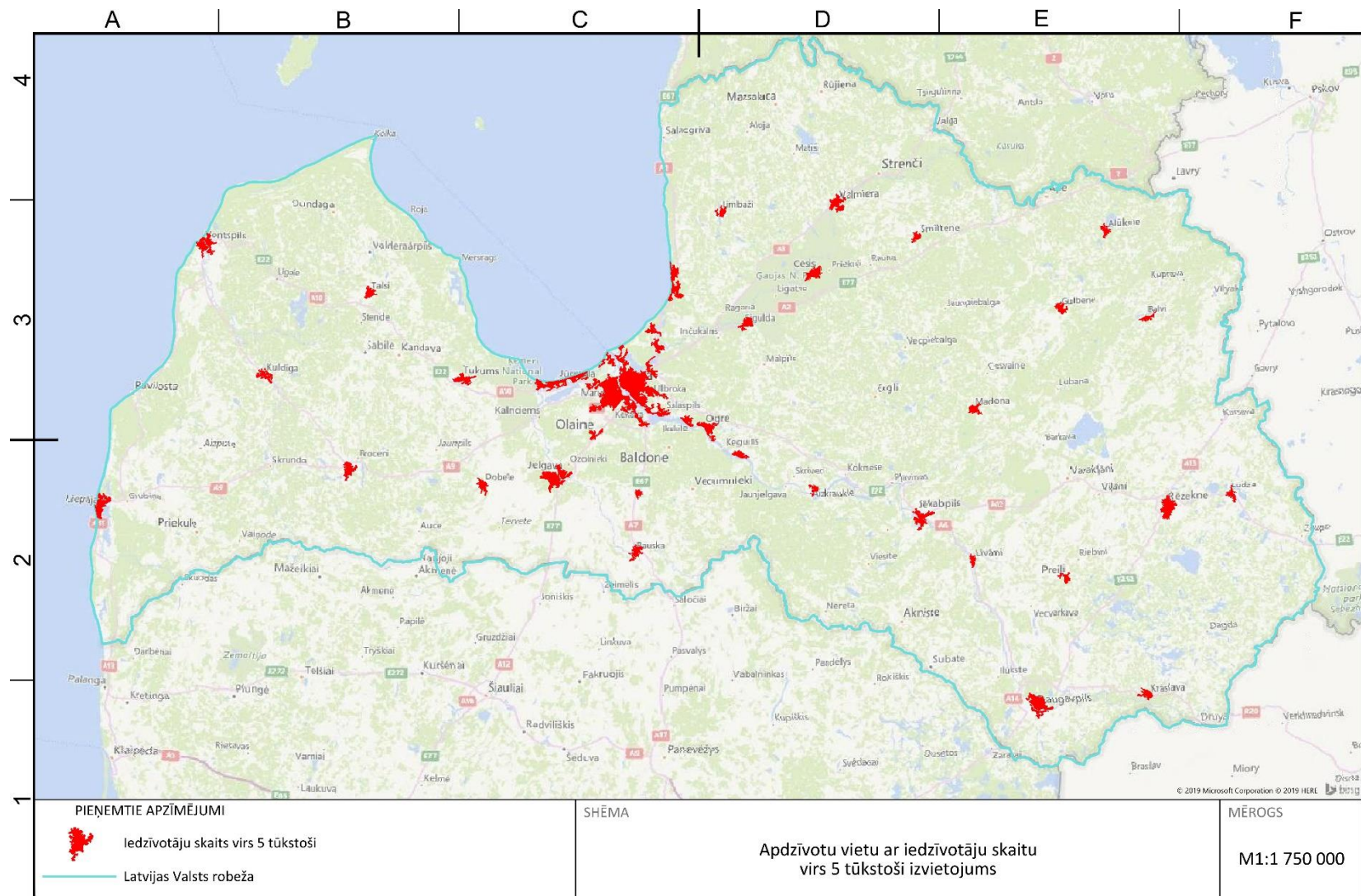
Tabula "Satiksmi mierinošu risinājumu izveidei nepieciešamais budžets"

Nr.p.k.	Nosaukums	Kopā dzīvojošie	Investīcijas
1	Rīga - Mārupe*	697 188	6 002 789,00 EUR
2	Jelgava	56 544	486 844,00 EUR
3	Jūrmala	46 079	396 740,00 EUR
4	Daugavpils	77 262	665 226,00 EUR
5	Rēzekne	29 346	252 669,00 EUR
6	Saulkrasti	7 092	61 062,00 EUR
7	Liepāja	66 884	575 871,00 EUR
8	Ventspils	34 249	294 884,00 EUR
9	Jēkabpils	22 708	195 516,00 EUR
10	Valmiera	25 667	220 993,00 EUR
11	Ogre	24 456	210 566,00 EUR
12	Cēsis	15 338	132 060,00 EUR
13	Saldus	11 361	97 818,00 EUR
14	Tukums	16 347	140 748,00 EUR
15	Kuldīga	11 865	102 158,00 EUR
16	Sigulda	14 015	120 669,00 EUR
17	Bauska	11 852	102 046,00 EUR
18	Dobele	9 474	81 571,00 EUR
19	Ādaži	7 206	62 044,00 EUR
20	Madona	7 085	61 002,00 EUR
21	Krāslava	8 054	69 345,00 EUR
22	Gulbene	7 518	64 730,00 EUR
23	Talsi	9 623	82 854,00 EUR
24	Ikšķile	7 230	62 250,00 EUR
25	Carnikava	5 569	47 949,00 EUR
26	Limbaži	7 662	65 970,00 EUR
27	Ludza	7 905	68 062,00 EUR
28	Alūksne	6 642	57 188,00 EUR
29	Preiļi	6 730	57 945,00 EUR
30	Smiltene	5 644	48 595,00 EUR
31	Balvi	5 451	46 933,00 EUR
32	Līvāni	7 281	62 689,00 EUR
33	Aizkraukle	7 123	61 329,00 EUR
34	Iecava	5 057	43 541,00 EUR
35	Lielvārde	6 128	52 762,00 EUR
36	Olaine	13 681	117 793,00 EUR
		KOPĀ	11 273 211,00 EUR



*Saskaņā ar CSP eksperimentālās statistikas aprēķiniem, Rīga un Mārupe veido vienu kopēju blīvi apdzīvotu teritoriju. Tomēr, plānojot nepieciešamo veloinfrastruktūras apjomu, ieteicams šo teritoriju savstarpēji atdalīt, balsoties uz faktisko iedzīvotāju skaitu un administratīvo iedalījumu. Aprēķinam izmantoti dati par iedzīvotāju skaitu 2019.gada 1.janvārī. Lai vispārīgi atdalītu Rīgas – Mārupes blīvi apdzīvoto teritoriju to administratīvo teritoriju robežās, tiek ierosināts izmantot atsevišķi pieejamos datus par katru no šīm teritorijām, lai proporcionāli noteiktu – cik liela daļa no kopējā noteiktā investīciju apjoma nepieciešams paredzēt Mārupei.

Saskaņā ar CSP informāciju 2019.gada janvāra sākumā kopējais iedzīvotāju skaits Rīgā bija 632 614, savukārt Mārupes novadā – 20 007. Veicot vienkāršus aprēķinus ($20\ 007 \times 100 / 632\ 614 = 3,17$), var pieņemt, ka aptuveni 3,1% no Rīga – Mārupe atbilst Mārupes novadam (tabula).



Attēls “Apdzīvotu vietu ar iedzīvotāju skaitu virs 5 tūkstoši izvietojums”

7.pielikums
Perspektīvie velosatiksmes infrastruktūras savienojumi

Tabula "Veloinfrastruktūras attīstībai apdzīvotās vietās nepieciešamais budžets"

Nr.p.k.	Nosaukums	Kopā dzīvojošie	Apjoms, km	Investīcijas
1	Rīga-Mārupe*	697188	69,72	6 340 227,67 EUR
2	Jelgava	56544	5,65	514 211,14 EUR
3	Jūrmala	46079	4,61	419 042,43 EUR
4	Daugavpils	77262	7,73	702 620,63 EUR
5	Rēzekne	29346	2,93	266 872,52 EUR
6	Saulkrasti	7092	0,71	64 494,65 EUR
7	Liepāja	66884	6,69	608 243,10 EUR
8	Ventspils	34249	3,42	311 460,41 EUR
9	Jēkabpils	22708	2,27	206 506,55 EUR
10	Valmiera	25667	2,57	233 415,70 EUR
11	Ogre	24456	2,45	222 402,86 EUR
12	Cēsis	15338	1,53	139 483,77 EUR
13	Saldus	11361	1,14	103 316,93 EUR
14	Tukums	16347	1,63	148 659,62 EUR
15	Kuldīga	11865	1,19	107 900,31 EUR
16	Sigulda	14015	1,40	127 452,41 EUR
17	Bauska	11852	1,19	107 782,09 EUR
18	Dobele	9474	0,95	86 156,56 EUR
19	Ādaži	7206	0,72	65 531,36 EUR
20	Madona	7085	0,71	64 430,99 EUR
21	Krāslava	8054	0,81	73 243,08 EUR
22	Gulbene	7518	0,75	68 368,69 EUR
23	Talsi	9623	0,96	87 511,56 EUR
24	Ikšķile	7230	0,72	65 749,62 EUR
25	Carnikava	5569	0,56	50 644,49 EUR
26	Limbaži	7662	0,77	69 678,23 EUR
27	Ludza	7905	0,79	71 888,07 EUR
28	Alūksne	6642	0,66	60 402,35 EUR
29	Preiļi	6730	0,67	61 202,62 EUR
30	Smiltene	5644	0,56	51 326,54 EUR
31	Balvi	5451	0,55	49 571,39 EUR
32	Līvāni	7281	0,73	66 213,41 EUR
33	Aizkraukle	7123	0,71	64 776,56 EUR
34	Iecava	5057	0,51	45 988,36 EUR
35	Lielvārde	6128	0,61	55 728,03 EUR
36	Olaine	13681	1,37	124 415,01 EUR
		KOPĀ	131	11 906 919,70 EUR

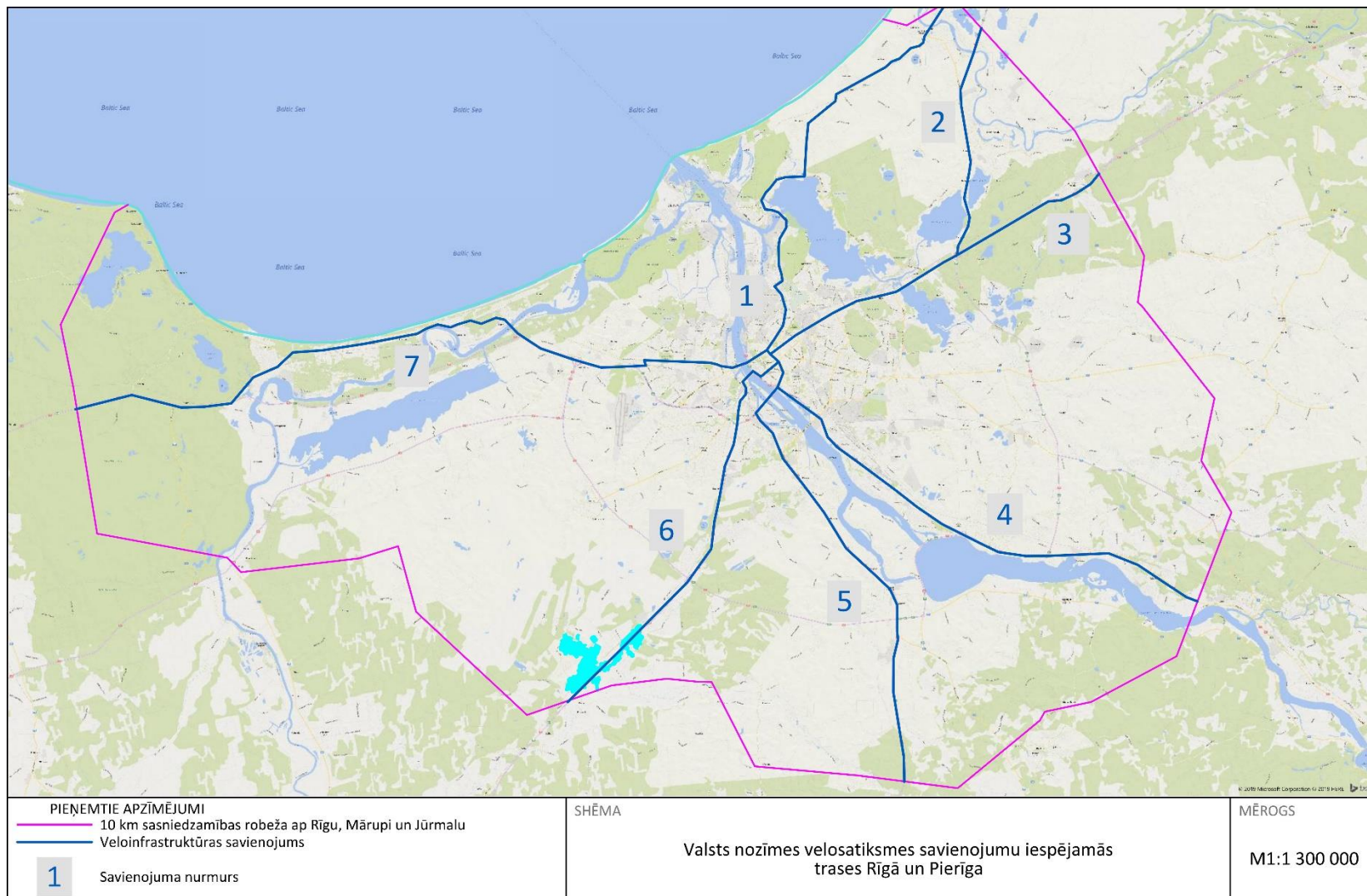
*Tiek pieņemts, ka Mārupe sastāda 3,1% no kopējā blīvi apdzīvota teritorija. Aptuvenais budžets Mārupes satiksmes mīrināšanas pasākumiem 3,1% no 6 340 228,00 EUR jeb 196 547,00 EUR.

8.pielikums Perspektīvie velosatiksmes infrastruktūras savienojumi





9.pielikums
Iespējamās Rīgas un Pierīgas velosipēdu ceļu trases



10.pielikums

Plānotās izmaksas velosatiksmes infrastruktūrai (elektroniskā veidā)



11.pielikums

**Indikatīvo investīciju un iespējamo CO₂ emisiju samazinājuma apjoma aprēķins
velosatiksmes infrastruktūras attīstībai (elektroniskā veidā)**