

Ievads

Šobrīd Eiropā ar velosipēdu pārvietojas jau 250 miljoni un mēs vēlamies, lai šis skaitlis kļūtu vēl lielāks. Šajā ziņojumā aprakstītas desmit galvenās jomas, kurās Eiropas Riteņbraucēju federācija iesaka rīkoties tuvāko piecu gadu laikā. Pilno manifesta versiju iespējams apskatīt šeit -

http://www.ecf.com/wp-content/uploads/EP-2014-elections_ECF-manifesto_full-version_final.pdf.

1. Eiropas Savienības līdzekļu atvēlēšana ar riteņbraukšanu saistītiem projektiem

Ja riteņbraucējiem tiks veidoti labāki apstākļi, arī to skaits palielināsies. Eiropas Riteņbraucēju federācija uzskata, ka 10% transporta attīstībai paredzētos izdevumus vajadzētu ieguldīt velotransporta attīstībā. Ja Eiropas Savienības dalībvalstis šo lēmumu atbalstītu, plānošanas periodā no 2014. - 2019. gadam riteņbraukšanas attīstībai būtu paredzēti 6 miljardi eiro. Iepriekšējā plānošanas periodā riteņbraukšanas attīstībai tika veltīti aptuveni 600 miljoni eiro, kas ir 0.7 % no kopējiem Eiropas Savienības līdzekļiem. Jāpiebilst, ka kopumā transporta attīstībai tika veltīti 82 miljardi eiro..

2. Atbalsts Eiropas veloceļu tīkla projektam EuroVelo

Eiropas veloceļu tīkls EuroVelo sevī ietver 14 vērīnīgus velosipēdistu ceļus, kuri savā starpā ir savienoti pa visu Eiropu. Maršrutus realizē Eiropas Riteņbraucēju federācija, kā arī Nacionālais EuroVelo Koordinācijas centrs un projektu pilnībā plāno pabeigt 2020.gadā. Vērā ņemams Eiropas ieguldījums šajā iniciatīvā būtu, ja EuroVelo infrastruktūrai tiktu piešķirti līdzekļi no Eiropas Transporta tīkla programmas budžeta, kā arī tiktu piedāvāts finansiālais un tehniskais atbalsts projekta koordinēšanai un attīstības veicināšanai Eiropā.

3. Jānodrošina motorizētais transports, kurš neapdraud gājējus un riteņbraucējus

Aptuveni pusē visu letālo ceļu satiksmes negadījumu, kuri notiek apdzīvotajās vietās, iesaistīti gājēji un riteņbraucēji. Gandrīz vienmēr negadījumi notiek sadursmju un ātruma pārsniegšanas rezultātā, tādēļ steidzami jārīkojas, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību. Eiropā arvien vairāk sāk ieviest ātruma ierobežojumu 30 km/h drošības apsvērumu dēļ. Lai gan tas ir pretrunā ar 1968.gada 8.novembrī pieņemto Vīnes konvenciju „Par ceļu satiksmi”, kur noteiktais braukšanas ātrums Eiropas apdzīvotajās teritorijās ir 50 km/h, Eiropas Riteņbraucēju federācija uzskata, ka ir pienācis laiks šo ātrumu samazināt. Par vienu no ekonomiskākajiem un efektīvākajiem veidiem atzīta ātruma kontroles sistēma.

Kravas automašīnu formas, kā arī salona izvietojuma dēļ, nav iespējams pilnībā pārredzēt ceļu. Izmaiņas Eiropas likumos varētu nodrošināt, ka auto būvnieki vairāk pedomātu par šī transporta salona dizainu.

4. Jāuzsver velosipēda nozīmīgums citu transportu vidū

Sastrēgumi ir viena no būtiskākajām Eiropas transporta sistēmas problēmām. Daudzu valstu nodokļu politika nesniedz atbalstu ilgtspējīgam transportam. Piemēram, uzņēmumi mēdz radīt priekšstatu, ka pārvietošanās ar firmas automašīnu ir īpaši pievilcīga, kā rezultātā apmēram 50 % Eiropas Savienībā pārdoto auto ir uzņēmumu mašīnas. Dalībvalstīs būtu jāievieš attiecīga nodokļu politika riteņbraukšanas veicināšanas nolūkos, turklāt, ja uz ceļiem tiktu likvidēti šķēršļi, kuri apgrūtinā pārvietošanos ar divriteni, arvien vairāk braucēji ikdienā sāktu izmantot velosipēdu ceļā no mājām uz darbu. Eiropas Riteņbraucēju federācija ierosina panākt samazinātas PVN likmes ieviešanu Eiropas Savienībā attiecībā uz velosipēdu pārdošanu.

5. Uzlabota Eiropas gaisa kvalitāte

2010. gadā gaisa piesārņojuma radītās slimības izraisīja vairāk nekā 400 000 priekšlaicīgas nāves. 90% iedzīvotāju ir pakļauti kādam no gaisa piesārņojumu riskiem, kuru Pasaules Veselības organizācija atzinusi kā bīstamu cilvēka veselībai. Eiropas Riteņbraucēju federācija iesaka noteikt apkārtējā gaisa piesārņojuma pieļaujamās robežas, ņemot vērā Pasaules Veselības organizācijas vadlīnijas, kā arī Direktīvu par apkārtējā gaisa kvalitāti. Gaisa kvalitātes uzlabošanas nolūkos prioritāte ir velosipēds, nevis motorizētie transportlīdzekļi, tomēr arī vieglajām mašīnām, kravas auto, u.c. motorizētajiem transportiem vajadzētu kļūt videi draudzīgākiem.

6. Transporta un veselības mijiedarbība: Riteņbraukšanas pozitīvā ietekme uz veselību, kā arī veselības aspekta vērā ņemšana transporta izvērtēšanas procesā

Transporta un veselības jomas ir cieši saistītas. Fizisko aktivitāšu trūkums bieži vien ir cēlonis dažādām slimībām, kā arī rada būtiskus Eiropas veselības aprūpes sistēmas izdevumus. Aktīvs dzīvesveids šīs izmaksas var ievērojami samazināt, jo profilakse ir daudz lētāka, nekā ārstēšana. Veiktā izmaksu - ienākumu analīze transporta jomā liecina, ka ieguldot riteņbraukšanā, tiek panākts lielāks labums, nekā ieguldot līdzekļus citos transportos - īpaši tas atspoguļojas veselības jomā. Informācija par riteņbraukšanas pozitīvo ietekmi uz veselību būtu jāiekļauj Eiropas Savienības dalībvalstu veselības politikā.

7. Velosipēda pilnīga iekļaušana dažādo transporta veidu sistēmā

Mobilitāte un laika ekonomija ir dažas no 21. gadsimta lielākajām vērtībām – privāts auto drīz vien vairāk nebūs prioritāte. Ja Eiropas Savienība finansiāli atbalstītu daudzveidīgu ceļojumu maršrutu attīstīšanu, tajā būtu jāiekļauj arī veloceliņi, velonomas punkti, velo novietņu vietas. Tāpat pieejamām vajadzētu būt arī velosipēdu rezervēšanas shēmām. Visos garo maršrutu vilcienos vajadzētu būt iespējai pārvadāt velosipēdu – to nosaka Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem.

8. Statistikas datu vākšana par velosipēda izmantošanu

Statistika nosaka politiku – to lieto, lai pamatotu lēmumus par ieguldījumiem transporta infrastruktūrā. Lai gan Eiropā ir atsevišķas valstis, kuras apkopo statistiku par velosipēda izmantošanu, daudzviet tas netiek darīts. Tā kā informācija nav pilnīga, Eurostat šo informāciju nepublicē. Lai iegūtu precīzu informāciju par riteņbraukšanas attīstību, Eiropas Riteņbraucēju federācija iesaka Eiropas Komisijai sasaukt ekspertu grupas, kuras nāktu klajā ar priekšlikumiem riteņbraukšanas attīstības veicināšanai. Balstoties uz ieteikumiem, Eiropas Savienības dalībvalstīm būtu jāuzsāk informācijas apkopošana par velosipēda izmantošanu.

9. Eiropas rīcības plāna izveide attiecībā uz riteņbraukšanas attīstību

Riteņbraukšana ir cieši saistīta ar dažādām Eiropas politikas jomām, taču, daudzo Eiropas Komisijas struktūrvienību dēļ, tās pārstāvniecība ir daļēji sadrumstalotā veidā. Vienpadsmit Eiropas Savienības dalībvalstīs ir izstrādāta riteņbraukšanas attīstības veicināšanas stratēģija, kurā definēti mērķi, pielietojamie līdzekļi un vēlamie rezultāti, kā arī tā liek aizdomāties valsts un reģionālas nozīmes iestādēm par riteņbraukšanas nozīmīgumu. Eiropas Komisijai būtu jāņem vērā iepriekš minētais piemērs un jāizstrādā, jāpublicē Eiropas rīcības plāns riteņbraukšanas attīstīšanai līdz 2019. gadam.

10. Transporta veidu iedalījuma sistēmas izveide Eiropas Savienībā

Eiropas Savienība sev izvirzījusi konkrētus mērķus, kuri saistīti ar vairākām politikas jomām, tajā skaitā arī pilsētvides un transporta jautājumiem. Piemēram, Eiropas Komisija vēlas pakāpeniski atteikties no motorizētajiem transporta līdzekļiem līdz 2050. gadam, kā arī panākt ievērojamu CO2

izmešu samazināšanu 2030.gadā. Lai gan Eiropas Riteņbraucēju federācija atbalsta Ilgtspējīgas Pilsētvides Mobilitātes plāna mērķus, būtu vērtīgi ieviest arī transporta veidu iedalījuma sistēmu. Ja šobrīd lietotie tradicionālie automobiļi būs aizstāti ar, piemēram, elektroauto, vietas joprojām būs maz, līdz ar to netiks risināts stāvvietu trūkums, netiks uzlabota publiskās telpas kvalitāte, kā arī nepieaugs fiziski aktīvo Eiropas iedzīvotāju skaits. Vismaz sešas Eiropas Savienības dalībvalstis izvirzījušas konkrētus mērķus attiecībā uz velosipēda izmantošanu.

Eiropas Riteņbraucēju federācijas ieteikumu pārskats

Nr.p.k.	Temats	Eiropas Riteņbraucēju federācijas ieteikumi
1	Eiropas Savienības līdzekļu atvēlēšana ar riteņbraukšanu saistītiem projektiem	Pašreizējā Eiropas Savienības fondu plānošanas periodā (2014. - 2020.) riteņbraukšanas attīstībai vajadzēja būt atvēlētiem 6 miljardiem eiro jeb 10 % no Eiropas Savienības transportam paredzētā budžeta.
2	Eiropas veloceļu tīkla projekta EuroVelo atbalstīšana	EuroVelo veloceļu tīkls jāpabeidz līdz 2020.gadam un šim mērķim būtu jāpiesaista Eiropas Transporta tīkla programmas budžets, kā arī jāpiedāvā finansiālais un tehniskais atbalsts projekta koordinēšanai un attīstības veicināšanai Eiropā.
3	Jānodrošina motorizētais transports, kurš neapdraud gājējus un riteņbraucējus	Iesakām ES dalībvalstīs ieviest jaunu ātruma ierobežojumu apdzīvotās teritorijās – iepriekšējo 50 km/h vietā 30 km/h. Aprīkot kravas automobiļus ar ātruma kontroles sistēmu, kā arī visiem jaunajiem auto uzstādīt vismaz brīdinājuma sistēmu, lai ar laiku visas mašīnas būtu ar to nodrošinātas. Uzlabot kravas auto salona dizainu.
4	Jāuzsver velosipēda nozīmīgums citu transportu vidū	ES dalībvalstīm iesakām riteņbraukšanai atvēlēt būtisku lomu citu transportu vidū. Vienoties par samazinātu PVN likmi velosipēdu pārdošanā ES dalībvalstīs.
5	Labāka Eiropas gaisa kvalitāte	Noteikt stirngrākus gaisa kvalitātes standartus, balstoties uz Pasaules Veselības organizācijas vadlīnijām. Uzlabot zināšanas par saikni starp transporta veidiem pilsētvidē un gaisa kvalitāti, un analizēt, kādu ieguldījumu iespējams sniegt riteņbraukšanas projektiem, pildot gaisa kvalitātes standartus. Kā prioritāti pilsētvidē izvirzīt mobilitāti, nevis motorizētos transporta līdzekļus, kā arī pēc iespējas mazināt motorizēto transporta līdzekļu radītos izmešus.
6	Transporta un veselības mijiedarbība: Riteņbraukšanas pozitīvā ietekme	Eiropas Savienības dalībvalstīm veselības politikā iekļaut aspektus par riteņbraukšanas pozitīvo ietekmi sabiedrības veselību. Ja Eiropas Savienība ir gatava līdzfinansēt ar transportu saistītos

	uz veselību, kā arī veselības aspekta vērā ņemšana transporta izvērtēšanas procesā.	projektus, tad transporta tematikā vajadzētu būt iekļautam arī veselības aspektam.
7	Velosipēdam jābūt pilnībā iekļautam dažādu transportu sistēmā.	Ja ES finansiāli atbalstītu daudzveidīgu ceļojumu maršrutu attīstīšanu, arī riteņbraukšanai jābūt daļai no tā. Visos garo maršrutu vilcienos vajadzētu būt pieejamai velo pārvadāšanas iespējai.
8	Statistikas datu vākšana par velosipēda izmantošanu	Sasaukt ekspertu grupas un nodrošināt ekspertu vērtējumu pētniecības un inovācijas pamatprogrammas “ <i>Apvārsnis 2020</i> ” ietvaros, kā arī nākt klajā ar aktivitātēm, kuras būtu jānodrošina velobraucēju skaita pieauguma nodrošināšanā. Balstoties uz ekspertu grupu ieteikumiem, Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm būtu jāuzsāk obligāta statistikas datu apkopošana par velosipēda izmantošanu valstī.
9	Eiropas rīcības plāna izveide attiecībā uz riteņbraukšanas attīstīšanu	Eiropas Komisijai jāatbalsta Eiropas rīcības plāna izveide riteņbraukšanas attīstīšanai līdz 2019.gadam.
10	Transporta veidu iedalījuma sistēmas izveide Eiropas Savienībā	Eiropas Savienībā transporta veidu iedalījuma sistēma būtu jāizveido līdz 2030.gadam.

