



Briuselis, 2025 m. spalio 13 d.
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. rugsėjo 30 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2025) 566 final
Dalykas:	KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI dėl pažangos įgyvendinant Europos deklaraciją dėl dviračių transporto

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 566 final.

Pridedama: COM(2025) 566 final



Briuselis, 2025 09 30
COM(2025) 566 final

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI
dėl pažangos įgyvendinant Europos deklaraciją dėl dviračių transporto

1. ĮVADAS

Europos deklaracija dėl dviračių transporto¹ – bendras politinis pareiškimas, kurį 2024 m. balandžio 3 d. pasirašė Europos Parlamentas, Taryba ir Europos Komisija. Tai – pirmasis dokumentas, kuriame pripažįstama, kad dviračių transportas yra viena iš tvariausių, prieinamiausių, įtraukiausių, nebrangiausių ir sveikatai palankiausių transporto rūšių ir laisvalaikio praleidimo būdų ir kad jis ES ir mūsų ekonomikai teikia didelės pridėtinės vertės.

Transportas yra labai svarbus veiksnys socialinei įtraukčiai ir ekonominei plėtrai, darbo vietų kūrimui ir esminių paslaugų prieinamumui skatinti. Tačiau jis tebėra vienas iš pagrindinių išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir taršos šaltinių. Šia deklaracija siekiama išnaudoti visą dviračių transporto potencialą ES, kad būtų galima spręsti šias problemas.

Deklaracijoje nustatoma esamų ir būsimų su dviračių transportu susijusių politikos priemonių ir iniciatyvų kryptis.

Joje išdėstyti aštuoni principai ir 36 politiniai įsipareigojimai, kuriuos reikia prisiimti ES, nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis, – jais vadovaujantis bus vykdomi būsimi politikos pokyčiai ir nuosekliai įgyvendinamos priemonės. Nors Deklaracija nėra teisiškai įpareigojanti, ji turi didelės politinės reikšmės, nes ja pripažįstama, kad joje išdėstytų principų įgyvendinimas yra bendras ES ir jos valstybių narių įsipareigojimas ir atsakomybė.

Šioje pažangos ataskaitoje pateikiama plati veiksmų, susijusių su kiekvienu Deklaracijos skyriumi, apžvalga, kiek tai sietina su Europos, nacionalinio, regioninio ir vietos lygmens dviračių transporto politika, priemonėmis ir iniciatyvomis, kuriomis siekiama prisidėti prie Deklaracijos principų įgyvendinimo. Ataskaitoje pateikiami šiais aspektais padarytos pažangos pavyzdžiai ir aprašomi būdai, kaip galima propaguoti dviračių transportą siekiant, kad juo būtų daugiau naudojama ir kad tam būtų sudaromos palankesnės sąlygos.

2. I SKYRIUS. DVIRAČIŲ TRANSPORTO POLITIKOS KŪRIMAS IR STIPRINIMAS

Neatidėliotinai imdamasi su Europos deklaracija dėl dviračių transporto susijusių veiksmų, Europos Komisija ES lygmeniu paprašė valstybių narių paskirti nacionalinius informacijos centrus dviračių transporto klausimais. Šiame naujajame specializuotame tinkle aptariamos bendros problemos, dalijamasi geriausia praktika ir įgyvendinimo priemonėmis, taip pat vykdoma stebėseną ES ir nacionaliniu lygmenimis. Šis tinklas apima 26-ių valstybių narių² nacionalinius informacijos centrus, jis oficialiai įsteigtas kaip Judumo mieste ekspertų grupės dalis³. Be to, siekiant užtikrinti įtraukų požiūrį ir aktyviai įtraukti daugiau suinteresuotųjų šalių, įskaitant miestų ir regionų asociacijas ir pramonės atstovus, buvo įsteigtas specialus Judumo mieste ekspertų grupės pogrupis Deklaracijos įgyvendinimui stebėti.

Judumo mieste ekspertų grupė nustatė ir stebėjo daugiau kaip 20 nacionalinių priemonių, įskaitant naujas ar neseniai atnaujintas dviračių transporto strategijas, planus, deklaracijas ir politikos pokyčius⁴. Tai, kad priimtose kai kurios iš šių priemonių, yra tiesioginis Deklaracijos rezultatas. Iki šiol 14 ES valstybių narių yra priėmusios nacionalinę dviračių transporto strategiją ar panašų planą⁵. Kai kurios šalys rengia naujus politikos planus arba atnaujina jau

¹ OL C, C/2024/2377, 2024 4 3, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Rengiant šią pažangos ataskaitą Italija dar nebuvo paskyrusi nacionalinio informacijos centro.

³ [E03863](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en) įsteigta [Komisijos sprendimu \(C\(2022\) 5320\)](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en).

⁴ Judumo mieste ekspertų grupės indėlis rengiant šią pažangos ataskaitą: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

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

įgyvendinamus politikos planus. Pavyzdžiui, Lietuva žengė labai svarbų žingsnį pirmyn priimdama savo pirmąją nacionalinę dviračių transporto strategiją⁶. Be to, ji priėmė naują teisės aktą, kuriuo reglamentuojamas dviračių transporto planavimas ir projektavimas⁷ ir nustatomi nacionaliniai standartai, kuriais siekiama užtikrinti, kad būtų sukurti saugūs, prieinami ir aukštos kokybės dviračių transporto infrastruktūros objektai.

Deklaracijoje taip pat raginama, kad miestų valdžios institucijos imtųsi veiksmų.

Pavyzdžiui, Parma (Italija) paskelbė įsipareigojimo raštą, kuriuo įsipareigoja įgyvendinti Europos deklaraciją dėl dviračių transporto⁸, daugiausia dėmesio skirdama savo dviračių transporto infrastruktūros kūrimui ir gerinimui, dviračių transporto, kaip prioritetinio kasdienio transporto būdo, populiarinimui ir paramai su dviračių transportu susijusioms įmonėms ir paslaugoms.

Barselonos didmiesčio zona (Ispanija) Europos deklaracijai dėl dviračių transporto oficialiai pritarė didmiesčio zonos tarybos plenarinėje sesijoje⁹. Pastangos pasiekti poveikio klimatui neutralumą daugiausia orientuotos į i) esamos dviračių transporto infrastruktūros plėtrą; ii) saugomų dviračių stovėjimo aikštelių infrastruktūros objektų diegimą ir optimizavimą; iii) paramą visuomeniniam dalijimuisi dviračiais didmiesčio zonoje; iv) mokymo ir švietimo veiklos organizavimą.

Keli ES miestai taip pat daro pažangą ir yra tvirtai įsipareigoję kurti, pritaikyti ir stiprinti dviračių transporto politikos priemones bei strategijas, kad galėtų pasiekti savo plataus užmojo poveikio klimatui neutralumo tikslus. Jie įsipareigojo siekti šių tikslų pasirašydami klimatu besirūpinančio miesto sutartis¹⁰, kurios sudaromos įgyvendinant 100 neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misiją¹¹. Pavyzdžiui, Dresdenas (Vokietija) siekia, kad iki 2035 m. dviračių transporto dalis padidėtų iki 75 proc., Orhusas (Danija) siekia, kad ši dalis iki 2030 m. padidėtų iki 50 proc., o Jevlė ketina iki 2025 m. tapti vienu iš dviračių transportui palankiausių Švedijos miestų, ir šiuo tikslu siekia, kad iki to laiko, palyginti su 2018 m., dvigubai padidėtų kelionių dviračiu skaičius.

ES deklaracijos dėl dviračių transporto priėmimas paskatino priimti panašias iniciatyvas už ES ribų, tokias kaip „Pietryčių Europos šalių ir dalyvių stebėtojų teisėmis deklaracija dėl žaliojo judumo: bendromis jėgomis siekiame žaliojo judumo“, kuri buvo priimta Transporto bendrijos¹² 2024 m. birželio 6–7 d. Sarajeve (Bosnija ir Hercegovina) surengtame Susitikime žaliojo judumo klausimais¹³.

Be to, dėl tam tikrų kitų ES, nacionaliniu ir vietos lygmenimis vykdomų veiksmų skatinama dviračių transporto plėtra ir diegimas visoje ES.

Darnaus judumo mieste planai (DJMP)

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

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>

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

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

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

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

¹² Transporto bendrija – tarptautinė organizacija, vykdanči veiklą judumo ir transporto srityse. Ji yra subūrusi 36 dalyvius – Europos Sąjungos valstybes nares, kurioms atstovauja Europos Komisija, šešias Pietryčių Europos šalis (Albanijos Respubliką, Bosniją ir Hercegoviną, Kosovą*, Juodkalniją, Šiaurės Makedonijos Respubliką ir Serbijos Respubliką) ir tris dalyvius stebėtojų teisėmis (Sakartvelą, Moldovos Respubliką ir Ukrainą). <https://www.transport-community.org/>

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(II priedas –Įsipareigojimas kurti žalesnę ateitį – Deklaracija dėl dviračių transporto kaip tvaraus transporto būdo)]

Reglamentu (ES) 2024/1679¹⁴, kurį priėmus ES lygmeniu buvo įžengta į naują svarbų etapą, nustatytas teisinis reikalavimas, kad 431 miesto vietovė iki 2025 m. turi priimti darnaus judumo mieste planą. Be to, juo įpareigojama iki 2030 m. išplėtoti daugiarūšio keleivinio transporto mazgus, siekiant sudaryti palankesnes sąlygas kurti pirmos ir paskutinės stotelės jungtis, įskaitant prieigą prie viešojo transporto ir aktyviojo judumo infrastruktūros. Šiuo reglamentu reikalaujama užtikrinti, kad statant ar modernizuojant infrastruktūrą būtų nuolat užtikrinamas dviračių takų pratęsimas ir pasiekiamumas ir kad geležinkelio stočių prieigose būtų įrengiamos dviračių stovėjimo aikštelės, siekiant propaguoti aktyviojo judumo transporto rūšis.

2025 m. pabaigoje bus paskelbta atnaujinta 2019 m. gairių dokumento dėl paramos dviračių transportui ir jo skatinimo pagal DJMP versija, į ją bus įtrauktos naujausios žinios ir geriausia praktika, siekiant padėti miestams gerinti savo dviračių transporto infrastruktūrą, geriau įgyvendinti politiką ir populiarinimo veiklą.

Nemažai miestų į savo DJMP įtraukė priemonių, kuriomis dviračių transportui teikiama pirmenybė. Pavyzdžiui, Miunsteryje (Vokietija) daugiausia dėmesio skiriama tikslui tiesti kokybiškas gatves, kuriose pirmenybė teikiama dviračių transportui, ir atnaujinti dviračių takų tinklą, o Barselona (Ispanija), įgyvendindama savo 2024 m. judumo mieste planą, parengė *Dviračių ir asmeninių judumo transporto priemonių programą*, kurioje daugiausia dėmesio skiriama plataus masto tinklo gerinimui ir dviračių transporto infrastruktūros saugos didinimui. Bolonijoje (Italija) judumo planavimas pirmą kartą tapo atskaitos tašku rengiant didmiesčio teritorinį planą¹⁵. Šiuo planu 55-ioms didmiesčio zonos savivaldybėms padedama derinti savo žemės naudojimo politiką su judumo strategijomis. Šio tikslo siekiama integruojant svarbiausias veiklos priemones ir pagrindines sektorių strategijas, tokias kaip Didmiesčio dviračių planas. 2025 m. Vilniui buvo įteiktas žaliausios Europos sostinės apdovanojimas¹⁶ už tai, kad šis miestas pirmąją vykdamas žaliąją pertvarką, be kita ko, kiek tai susiję su jo DJMP atitinkančiomis dviračių transporto priemonėmis, tokiomis kaip nuolatinė dviračių takų plėtra ir naujas gatvių infrastruktūros standartas, kuriuo vadovaujantis teikiama pirmenybė aktyviajam judumui.

Judumo būdai

Remiantis 2021 m. visose ES valstybėse narėse atlikta išsamia analize ir pirmuoju jos rezultatų rinkiniu, kuris buvo paskelbtas 2022 m. naujų judumo būdų Europos miestuose tyrime¹⁷, šiuo metu vykdomame ES tyrime taikoma platesnė duomenų analizė siekiant geriau suvokti, kokį poveikį socialiniai ir demografiniai ypatumai daro keliautojų elgsenai. Šiame tyrime nagrinėjamos kelios transporto rūšys, tarp jų – ir dviračių transportas. Remiantis jo rezultatais turėtų pavykti įgyti naujų įžvalgų, susijusių su aktyvesniu naudojimu dviračiais ir galimais būsimais pokyčiais. Remiantis preliminarios analizės duomenimis matyti, kad dviračius naudojančių gyventojų dalis nacionaliniu lygmeniu tebėra sąlyginai stabili.

Judumo valdymas

Kasmet teikiamu apdovanojimu MOBILITYACTION¹⁸ įvertinama įmonių, institucijų, pilietinės visuomenės organizacijų, piliečių iniciatyvų ir savivaldybių kompetencija judumo

¹⁴ 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, (OL L, 2024/1679, 2024 6 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>)

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>

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

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities](#). ES leidinių biuras; *New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics*. Europos Komisija.

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

valdymo sistemų srityje. Per pastaruosius dvejus šios kampanijos vykdymo metus daugybė finalininkų pradėjo įgyvendinti iniciatyvas, skirtas skatinti naudotis dviračiais. Tokių iniciatyvų pavyzdžiai – interaktyviosios internetinės platformos, kuriomis moksleiviai ir studentai raginami važiuoti dviračiu ar eiti pėsčiomis, darbo vietoje teikiamos dviračių techninės priežiūros paslaugos ir konkursai važiavimo dviračiu į mokyklą tema.

Be to, nemažai miestų skatina judumo valdymo veiklą. Atskirai pažymėtinas Budapeštas (Vengrija), kur įgyvendinamas judumo darbo vietoje planas, kuriuo įmonės raginamos aktyviai prisidėti prie darbuotojų važinėjimo į darbą pėsyčių, teikiant pirmenybę darnesnio transporto būdams. Budapešto planas apima tokias iniciatyvas kaip „Dviračių autobusas“ ir „Dviračiu į darbą“, kuriomis skatinama važiuoti dviračiu, šiuo tikslu rengiant grupines keliones ir darbo vietos kampanijas.

Europos dviratininkų federacijos ataskaitoje pažymima, kaip įmonėms pagal judumo valdymo schemas nuomojant dviračius (ši veikla pirmiausiai pradėta vykdyti Vokietijoje) iki 2024 m. sukurtas 2,1 mln. aktyviai naudojamas nuomojamų dviračių parkas, o tokių dviračių skaičius nuo 2019 m. kasmet padidėdavo vidutiniškai po 30 proc.¹⁹

Kad būtų galima toliau nagrinėti, analizuoti ir vertinti judumo valdymo sistemų, kurios turi įtakos elgsenos pokyčiams siekiant aktyvaus judumo, veiksmingumą, 2024 m. Komisija paskelbė specializuotą kvietimą teikti pasiūlymus, pagal kurį atrinktam projektui būtų skirta 5 mln. EUR²⁰.

Naudojimosi dviračiais, kaip sveiko susisiekiimo ar laisvalaikio praleidimo būdo, populiarinimas

Kasmet teikiamais Europos žaliosios sostinės ir „Žaliojo lapo“ apdovanojimais²¹ įvertinami miestai, kurie įrodo, kad yra ypač tvirtai įsipareigoję užtikrinti aplinkos tvarumą svarbiausiose srityse, tokiose kaip oro kokybė, triukšmo mažinimas ir klimato kaitos švelninimas bei prisitaikymas prie klimato kaitos. Darnių judumo mieste sprendimų, tokių kaip dviračių transporto priemonės, propagavimas ir įgyvendinimas yra svarbūs veiksniai siekiant gauti šį pripažinimą. Be to, Žaliojo miesto susitarimas²² – ES iniciatyva, kuria siekiama visoje Europoje gerinti miestų aplinkos valdymą – atitinka su dviračių transportu susijusius tikslus, nes ją įgyvendinant miestai skatinami gerinti savo oro kokybę, mažinti akustinę taršą ir plėsti žaliuosius plotus, todėl taip skatinamas aktyvus ir darnus judumas.

2024 m. Europos judumo savaitė²³ buvo skirta temai „Bendros viešosios erdvės“, jos metu buvo didinamas informuotumas ir vykdomos propagavimo kampanijos. Prie kampanijos prisijungė daugiau kaip 2 700 miestų iš daugiau nei 45 pasaulio šalių²⁴. Be to, saugi dviračių transporto infrastruktūra ir geroji praktika yra vieni iš svarbiausių ES saugaus kelių eismo mainų programos aspektų²⁵.

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

²⁰ HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: „Judumo valdymo planai ir elgsenos pokyčiai“, CSA 5M, Pradžia: 2024 m. rugsėjo 17 d. Galutinis terminas (-ai): 2025 m. sausio 16 d.

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

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en?prefLang=lt

²³ Europos Komisijos pavyzdinė kasmet vykdoma kampanija darnaus judumo klausimais, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ EUROPOS JUDUMO SAVAITĖ | Dalyvaujantys miesteliai ir miestai

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

Igyvendinant iniciatyvą CIVITAS buvo surengtas Politikų keitimosi nuomonėmis forumas²⁶ Deklaracijos įgyvendinimo klausimais, kuriame išryškėjo, kaip svarbu bendradarbiauti visais lygmenimis.

Kalbant apie nacionalinį lygmenį, Judumo mieste ekspertų grupė nurodė keletą informuotumo didinimo kampanijų, viešų konsultacijų ir specialistų mokymo kursų bei kitų konkrečių dalyvavimo formų²⁷. Pavyzdžiui, Čekijoje buvo pradėta vykdyti kampanija, kuri daugiausia buvo orientuota į eismo lėtinimo priemonės miestuose ir regionuose, įskaitant skatinimą naudotis dviračiais²⁸. Prancūzijoje veikiančiame Ekspertinių žinių rizikos srityje, aplinkos, judumo ir miestų planavimo studijų centre (CEREMA) įgyvendinama atvira bendradarbiavimo platforma, skirta keistis geriausios praktikos pavyzdžiais, problemomis ir žiniomis, šios platformos veikloje dalyvauja specializuota grupė dviračių transporto klausimais²⁹. Šia platforma gali nevaržomai naudotis vietos valdžios institucijos, valdžios sektoriaus tarnybos, asociacijos, akademinės įstaigos, NVO ir pilietinė visuomenė. Tai vieta, kurioje galima keistis naujienomis ir jas skleisti, taip pat dalytis grįžtamuju ryšiu ir ištekliais visomis su dviračių transportu susijusiomis temomis (paslaugomis, mokymu, ryšiais, judumo valdymu, plėtra ir pan.).

Kalbant apie regioninį lygmenį, Badeno-Viurtembergo darnaus judumo institutas (vok. *Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität*) vykde aukštesniojo lygio mokymo kursus pėsčiųjų ir dviračių eismo planų rengėjams, kurais siekta jiems padėti tobulinti įgūdžius ir skatinti rengti eismo planus taip, kad jie būtų palankūs dviratininkams ir orientuoti į dviratininkus³⁰.

Tokie miestai kaip Janina (Graikija), Paduva (Italija) ir Vroclavas (Lenkija) – pavyzdžiai, kaip galima skatinti visuomenės dalyvavimą vykdant praktinius seminarus, komunikacijos kampanijas ir vietos veiksmų programas. Taip prisidedama savivaldybės lygmeniu kuriant ir įtvirtinant su dviračių transportu susijusias priemones ir projektus.

Kalbant apie populiarinimo veiklą, keitimąsi žiniomis, gerosios praktikos pavyzdžius ir mokymą, vertingos iniciatyvos vykdomos ir tarptautiniu lygmeniu. Ypač pažymėtina 2023 m. Nyderlanduose, taip pat Belgijoje ir Liuksemburge, pradėta įgyvendinti pajėgumų stiprinimo programa „ACTIVE“³¹. Tai – aktyvaus judumo srityje veiklą vykdančių suinteresuotųjų šalių aljansas, kuris siekia per 10 metų globaliųjų Pietų, mažų ir vidutinių pajamų šalyse parengti 10 000 aktyvaus judumo specialistų.

3. II SKYRIUS. ĮTRAUKAUS, ĮPERKAMO IR SVEIKATAI PALANKAUS JUDUMO SKATINIMAS

Dauguma ES lygmeniu vykdomų procesų yra susiję su informuotumo apie naudojimosi dviračiais teikiama naudą sveikatai didinimu ir oro bei garso taršos mažinimu.

Veiksmai, kuriais siekiama populiarinti naudojimąsi dviračiais, padeda užkirsti kelią neužkrečiamosioms ligoms ir gali iki 10 proc. sumažinti bendrą mirtingumo riziką³². Komisija,

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

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=lt.

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

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

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

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

³² *Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity* (liet. „Skatinimas naudotis dviračiais gali išsaugoti gyvybes ir gerinti gyventojų sveikatą visoje Europoje, nes gerėja oro kokybė ir dažniau užsiimama fizine veikla“).

įgyvendindama ES neužkrečiamųjų ligų prevencijos iniciatyvą „Sveikesni kartu“³³, padeda valstybėms narėms propaguoti sveiką gyvenseną ir vykdyti ligų prevencijos veiksmus. Įgyvendindama programą „ES – sveikatos labui“³⁴, Komisija remia valstybių narių bendradarbiavimą („bendrus veiksmus“) ir suinteresuotųjų šalių vadovaujamus projektus, kuriais siekiama skatinti fizinę veiklą, įskaitant naudojimąsi dviračiais. Vienas tokių pavyzdžių – neužkrečiamųjų ligų prevencijos srities bendri veiksmai („PreventNCD“) ³⁵, kuriems vykdyti skirta 76 milijonų EUR parama, – jie apima specialų sveikos gyvenamosios aplinkos srities darbo paketą, kuriuo siekiama įgyvendinti ir įvertinti intervencines priemones, susijusias su pagrindiniais įtaką sveikatai darančiais veiksniais, įskaitant veiklą, susijusią su aplinka be automobilių ir fiziniu aktyvumu arba miesto aplinka. Komisija remia geriausios ir perspektyvios praktikos pavyzdžių nustatymo ir rinkimo veiklą naudojantis ES geriausios praktikos pavyzdžių visuomenės sveikatos srityje portalu³⁶ –jame galima susipažinti su praktiniais, įrodymais pagrįstais gerosios praktikos pavyzdžiais, kuriais galima pasinaudoti ir galimai perimti.

Priėmus Deklaraciją pagal programos „Europos horizontas“ 2025 m. misijų darbo programą (bendrai remiant Kovos su vėžio misijos ir 100 neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misijos lėšomis) paskelbtas specialus 12 mln. EUR vertės kvietimas teikti pasiūlymus, kuriuo siekiama didinti naudojimosi dviračiais apimtį, kad būtų galima pasinaudoti sveikatai teikiama nauda ir skatinti aktyvų judumą ES miestuose³⁷.

ES įsitvirtinusi ilgalaikė politikos sistema, pagal kurią reglamentuojama oro kokybė ir aplinkos triukšmo lygis, taip siekiant apsaugoti Sąjungos gyventojus³⁸. Naujausioje peržiūrėtos Direktyvos dėl oro kokybės ir švaresnio oro Europoje³⁹ redakcijoje važiavimas dviračiu ir ėjimas pėsčiomis laikomi vienomis iš oro taršos mažinimo priemonių, kuriomis skatinama pereiti prie aktyvaus judumo ir mažiau taršių transporto rūšių, kurias reikia įtraukti į oro kokybės planus. 2025 m. nulinės taršos tikslo įgyvendinimo stebėsenos ir perspektyvų ataskaitoje⁴⁰ ir Nulinės taršos rezultatų suvestinėje⁴¹ pabrėžiama, kad nors ir fiksuojama tam tikra pažanga oro taršos mažimo srityje, bendras transporto priemonių keliamas triukšmas reikšmingai nesumažėjo. Didesnės aktyvaus judumo apimtys galėtų būti palankus veiksnys siekiant prisidėti prie aktyvesnių garso valdymo strategijų.

Judumo mieste ekspertų grupė nurodo, kad nuo 2024 m. balandžio mėn. įgyvendintos aštuonios priemonės, kuriomis siekiama, kad kasdien dviračiais naudotųsi visoms amžiaus grupių ir lyčių, taip mažumų grupėms priklausantys asmenys. Manytina, kad elektrinių dviračių populiarinimas yra sprendimas, orientuotinas į pirmą kartą dviračiu važiuojančius asmenis ir vyresnio amžiaus žmones, o krovininiai dviračiai laikomi sprendimu, skirtu skatinti, kad

³³ [Iniciatyva „Sveikesnis kartu – ES eu-krečiamųjų ligų prevencijos iniciatyva – Europos Komisija.](#)

³⁴ [2021–2027 m. programa „ES – sveikatos labui“ – sveikesnės Europos Sąjungos vizija. Europos Komisija.](#)

³⁵ [Bendri veiksmai „PreventNCD“ – Europoje patiriamos vėžio ir neužkrečiamųjų ligų sukeltos naštos mažinimas vykdant koordinuotas sveikatos veiksmų strategijas. Dėmesys veiksmingoms politikos priemonėms, visuomenės ir asmenų rizikos veiksniais.](#)

³⁶ [Geriausios praktikos pavyzdžių portalas](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Didesnės ėjimo pėsčiomis ir naudojimosi dviračiais apimtys, siekiant pasinaudoti sveikatai teikiama nauda, mažinti išmetamų teršalų kiekį ir integruoti aktyvaus judumo ir mikromobilumo priemones, pasinaudojant pažangiomis technologijomis ir infrastruktūra, [wp-12-missions horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ 2025 m. Europos Audito Rūmų Specialioji ataskaita „Miestų tarša Europos Sąjungoje“, [Specialioji ataskaita 02/2025 Miestų tarša Europos Sąjungoje. Miestuose oras švaresnis, tačiau vis dar pernelyg daug triukšmo.](#)

³⁹ 2024 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/2881 dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje, (OL L, 2024/2881, 2024 11 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>)

⁴⁰ EAA ir JRC ataskaita 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

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

dviračiais naudotusi daugiau moterų ir šeimų. Vienas iš ryškiausių pavyzdžių, apie kuriuos pranešė Judumo mieste ekspertų grupė – specializuotos moterims skirtos mokymo programos⁴² ir įvairioms grupėms skirtos nemokamos važiavimo dviračiu pamokos⁴³. Be to, pateikta įdomių pavyzdžių, susijusių su vyresnio amžiaus žmonių aktyvumu⁴⁴ ir aktyviu judumu mokyklose⁴⁵. Be to, miestai pateikia daug papildomų pavyzdžių, įgyvendintų pasirašius klimatu besirūpinančių miestų sutartis⁴⁶.

Su dviračių transportu susijusios priemonės gali atlikti teigiamą vaidmenį mažinant transporto nepritekliaus mastą. Tais atvejais, kai tokios priemonės yra orientuotos į pažeidžiamas grupes, joms galima skirti finansavimą pasitelkiant socialinius klimato planus⁴⁷, susijusius su Socialinio klimato fondo reglamento įgyvendinimu⁴⁸. Šiomis aplinkybėmis Komisija paskelbė valstybėms narėms skirtą rekomendaciją dėl transporto nepritekliaus⁴⁹, kurioje atsižvelgiama į tai, kad reikia apsvarstyti galimybę taikyti su dviračių transportu susijusias priemones, tokias kaip dviračių infrastruktūra ir subsidijos dviračių, elektrinių dviračių ir krovininių dviračių pirkimui ar išperkamajai nuomai remiat mažas pajamas gaunančius transporto naudotojus. Be to, 2024 m. transporto nepritekliaus ataskaitoje⁵⁰ aptarti rodikliai, kuriais naudojantis galima įvertinti transporto nepriteklį, ir išvardytos galimos tokio nepritekliaus mažinimo strategijos. Galiausiai, 2025 m. Europos judumo savaitės kampanija buvo skirta temai „Judumas visiems“⁵¹, daugiausia orientuojantis į transporto nepritekliaus klausimus.

Kiek tai susiję su priemonėmis dviračių transporto įperkamumui didinti, valstybės narės gali taikyti sumažintus PVM tarifus dviračių, įskaitant elektrinius dviračius, tiekimo, nuomos ir remonto paslaugoms⁵².

⁴² Pvz., „EIT Urban Mobility“ ir organizacijos „BYCS“ parengta programa „TandEM Women in Cycling“, kurią įgyvendinant moterims visoje ES siūlomi internetiniai ir gyvi mokymai kaip vesti važiavimo dviračiu treniruotes kitoms moterims (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Pvz., Liono didmiesčio zonos iniciatyva „Vélo-école“, kurią įgyvendinant siūlomas nemokamas mokymas važiuoti dviračiu, skatinant įtraukumą ir prieinamumą (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Pvz., dokumentas *A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities* (liet. „Senatvei palankaus judumo naudojantis dviračiais vadovas“), kuris buvo apręgtas įgyvendinant ES finansuojamą projektą „ENTOURAGE“ – šiame dokumente pateikiamas priemonių rinkinys, skirtas miestams, kurie senstant gyventojams siekia skatinti aktyvų judumą (*Age-friendly cycling. – Towards inclusive urban mobility* (liet. „Senatvei palankus naudojimasis dviračiais. Siekiant užtikrinti judumą mieste“)).

⁴⁵ Pvz., projektas „Pėstiesiems ir dviratininkams palanki mokykla“ yra nacionalinis Vokietijoje įgyvendinamas projektas, kurį įgyvendinant aktyviai teikiama parama pradinėms ir vidurinėms mokykloms, joms tikrinant, ar mokyklos teritorija ir aplinkinės teritorijos yra pritaikytos važiuoti dviračiu ar eiti pėsčiomis (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

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

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en?prefLang=lt

⁴⁸ 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2023/955, kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1060, OL L 130, 2023 5 16, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>, transporto galimybių nepritekliaus apibrėžiamas kaip padėtis, kai, atsižvelgiant į nacionalines ir teritorines aplinkybes, asmenys ir namų ūkiai negali padengti privataus ar viešojo transporto išlaidų arba jiems tai padaryti sunku, arba neturi ar turi ribotas galimybes naudotis transportu, būtinu norint pasinaudoti esminėmis socialinėmis ir ekonominėmis paslaugomis ir vykdyti tokią veiklą.

⁴⁹ 2025 m. gegužės 22 d. Komisijos rekomendacija dėl transporto nepritekliaus: įperkamo, prieinamo ir socialiai teisingo judumo užtikrinimas, C(2025) 3068 final <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/eng>.

⁵⁰ 2024 m. galutinė ataskaita *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (liet. „Transporto nepritekliaus: apibrėžtys, rodikliai, veiksniai ir mažinimo strategijos“), https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

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

⁵² Tarybos direktyva (ES) 2022/542 (OL L 107, 2022 6 4, p. 1)

Esama tam tikrų pavyzdžių, kai nacionaliniu ir vietos lygmenimis skatinamas įtraukus, įperkamas ir sveikas judumas.

Slovėnija priėmė priemones, skirtas subsidijuoti elektrinių dviračių pirkimą⁵³, visų pirma – su tikslu važinėti į darbą miesto vietovėse.

Leipcigas (Vokietija) į savo klimatu besirūpinančio miesto sutartį įtraukė priemones, kuriomis įmonėms siūlomos subsidijos kroviniams dviračiams įsigyti. Be to, jis dalyvauja bandomuosiuose projektuose neutralaus anglies dioksido poveikio logistikos srityje.

Nyderlanduose įgyvendinant kampaniją *Kies de Fiets!* (liet. „Rinkis dviratį!“) įmonės skatinamos darbuotojams suteikti neapmokestinamų dienpinigių, kurių suma sudaro 23 centus už kiekvieną nuvažiuotą kilometrą. Šia kampanija, kurią pradėjo įgyvendinti Infrastruktūros ir vandentvarkos ministerija, daugiausia dėmesio skiriama siekiui skatinti darbdavius motyvuoti darbuotojus dažniau važiuoti dviračiu, šiuo tikslu įrengiant tinkamus dviračių transporto objektus ir dviratininkams siūlant dienpinigius už nuvažiuotą atstumą.

Portugalijoje nuo 2023 m. taikomas sumažintas 6 proc. dydžio PVM tarifas dviračių pardavimui. Europos dviratininkų federacija naudoja internetinę stebėsenos sistemą, kuri pasitelkiama siekiant stebėti apie 300 mokesčių paskatų ir priemonių už dviračių įsigijimą sistemų nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis⁵⁴.

Siekiant skatinti perėjimą prie kitų transporto rūšių Stokholme (Švedija) įgyvendinamu projektu „Bike2Green“⁵⁵ pasitelkiamas žaidybinimas, taip propaguojat naudojimąsi dviračiais. Šis projektas finansuojamas „Europos socialinio fondo +“ užimtumo ir socialinių inovacijų (EaSI) krypties lėšomis, jį įgyvendinant kuriama patentuota programinė įranga, skirta stebėti keliones dviračiu ir už jas skirti atlygį – padengiant išlaidas už kiekvieną nuvažiuotą kilometrą arba skiriant ekonominius prizus.

4. III SKYRIUS. GAUSESNĖS IR GERESNĖS DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS KŪRIMAS

Siekiant skatinti aktyviau naudotis dviračiais reikia gerinti dviračių transporto infrastruktūros kokybę, jos objektų kiekį, saugumą, tęstinumą ir patrauklumą. Be to, infrastruktūra turi būti pritaikyta prie dabartinių ir būsimų poreikių, be kita ko, kalbant apie krovinius dviračius (jie dažnai platesni), dviračius su priekabomis (jie yra ilgesni) ir skirtingu greičiu važiuojančius dviratininkus⁵⁶. Suinteresuotosios šalys nurodė, kad Europos dviračių infrastruktūrą galima gerinti šiose srityse: i) dviračių logistikos infrastruktūros (pvz., mikromazgų); ii) saugių dviračių stovėjimo sprendimų, tokių kaip saugomi stovėjimo objektai traukinių stotyse ir dviračių saugyklos miesto vietovėse; iii) įkrovimo infrastruktūros pastatuose, darbo vietoje ir svarbiuose bendruomeniniuose mazguose bei žmonių susibūrimo vietose, tokiose kaip prekybos centrai; iv) dviračių gabenimo traukiniais infrastruktūros; v) bendros dviračių transporto infrastruktūros saugos⁵⁷.

Be to, Komisija šiuo metu rengia gairių dokumentą, kuriuo bus vadovaujama projektuojant saugią infrastruktūrą, skirtą naudotis pažeidžiamiesiems eismo dalyviams, įskaitant dviratininkus

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

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

⁵⁵ „Bike2Green“ – Europos dviratininkų federacija.

⁵⁶ Judumo mieste ekspertų grupės ataskaita dėl judumo mieste įtraukios bei tvarios miesto erdvės: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=lt.

⁵⁷ „Judumo pertvarkos trajektorija ES judumo pramonės ekosistemai“, 2024 m. sausio mėn. [Judumo pertvarkos trajektorija](#).

ir mikromobilumo priemonių naudotojams, ir užtikrinant, kad ji būtų kokybiška⁵⁸. Rengiant šias gaires bus pasinaudota specialaus tyrimo⁵⁹, kurio rezultatai turėtų būti paskelbti 2026 m., rezultatais. Valstybėms narėms skirtomis gairėmis ir jas rengiant priimtomis saugos priemonėmis be kita ko bus siekiama, kai tikslinga, atskirti pažeidžiamiems naudotojams skirtą infrastruktūrą nuo kelių eismo infrastruktūros arba valdyti greitį ir taikyti įvairias eismo lėtinimo priemones. Dėl šių priemonių taip pat galėtų padidėti visų eismo dalyvių saugumas, be to, jomis remiantis būtų galima šalikeles projektuoti taip, kad avarijos atveju būtų patiriamos mažesnės traumos. Be to, Judumo mieste ekspertų grupė vietos valdžios institucijoms pateikė informacijos apie poreikį didinti dviračių infrastruktūros saugumą vertinant būsimas judumo mieste tendencijas, atsižvelgiant į tai, kad miestuose, vykdančias tvaraus miestų planavimo darbus, vis dažniau taikomos dviračių transporto priemonės⁶⁰.

Pastatų energinio naudingumo direktyva⁶¹ taip pat padeda didinti dviračių transporto patrauklumą, nes ja nustatyti teisiniai reikalavimai dėl mažiausio dviračių stovėjimo vietų skaičiaus darbo vietose ar gyvenamuosiuose pastatuose, taip pat dėl vėlesnio įkrovimo objektų diegimo. Visoje Europoje jau galima rasti daug gerų šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę pavyzdžių, kaip antai Portugalijoje⁶², Prancūzijoje⁶³ ir Belgijoje⁶⁴.

Daugelyje miestų galima rasti įvairių veiksmų, orientuotų į dviračių transporto tinklo gerinimą ir junglumo užtikrinimą, pavyzdžių. Atskirai paminėtinas Lundas (Švedija), nes jame atsižvelgiama į miesto ir kaimo vietovių junglumą, pripažįstama, kad svarbu užtikrinti nenutrūkstamas transporto jungtis tarp miesto ir jį supančių priemiesčių ir kaimo bendruomenių, tuo tikslu įrengiant septynis dviračių „supertakus“, vedančius į miestą ir iš jo (iš viso – 81 km). Tauragė (Lietuva) įsipareigojo išplėsti savo dviračių transporto infrastruktūrą tiek, kad ji pasiektų prie poilsio zonų įsikūrusias nutolusias gyvenvietes ir sodininkų bendrijas (naujų dviračių takų ilgis sieks maždaug 86 km). Liubiana (Slovėnija) išplėtė dviračių transporto tinklą tiek mieste, tiek regione ir prijungė jį prie nacionalinių dviračių takų bei pagerino dviračių stovėjimo ir saugaus laikymo objektus.

5. IV SKYRIUS: INVESTICIJŲ DIDINIMAS IR PALANKIŲ SĄLYGŲ DVIRAČIŲ TRANSPORTUI KŪRIMAS

Investicijos yra būtinos siekiant skatinti aktyvesnį naudojimąsi dviračiais. Pastaraisiais metais ES lygmeniu valstybėms narėms ir vietos valdžios institucijoms skirta daug finansinių išteklių. ES sanglaudos politika – vienas pagrindinių finansavimo šaltinių, kuriais valstybės narės gali naudotis dviračių transporto infrastruktūrai finansuoti pasitelkdamos nacionalines, regionines ir tarpvalstybines programas.

⁵⁸ Šis reikalavimas nustatytas 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EC dėl kelių infrastruktūros saugos valdymo 4 straipsnio 6 dalyje, OL L 319, 2008 11 29, p. 59, OL L 183, 2019 7 9, p. 15.

⁵⁹ Gairės dėl „klaidas atleidžiančių pakelių“, „savaiame suprantamų ir savaiame prigyjančių kelių“, taip pat dėl kokybės reikalavimų, taikomų pažeidžiamiems eismo dalyviams skirtai kelių infrastruktūrai.

⁶⁰ Judumo mieste ekspertų grupės ataskaita: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe \(liet. „Įtrauki ir tvari judumo mieste Europoje ateitis“\)](#).

⁶¹ 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/1275 dėl pastatų energinio naudingumo (OL L, 2024/1275, 2024 5 8, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>)

⁶² Remiantis Pastatų energinio naudingumo direktyvos (Direktyvos (ES) 2024/1275) nuostatomis ir taikant jas dar platesniu mastu.

⁶³ Geriausios praktikos, susijusios su dviračių stovėjimu pastatuose, kūrimas: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>

⁶⁴ Flandrijos regionas parengė vadovą dviračių objektų klausimais ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)), kuriame dviračių stovėjimo infrastruktūrai skirtas atskiras skyrius.

Didžiąją investicijų į dviračių transportą dalį visų pirma skiria Europos regioninės plėtros fondas. Iš viso 21 valstybė narė yra suplanavusi tikslines investicijas į dviračių transportą, tokios investicijos suplanuotos ir daugelyje tarpvalstybinių programų⁶⁵. 2014–2020 m. į dviračių takus ir pėsčiųjų takus visoje ES investuota 2,1 mlrd. EUR, daugiau nei ankstesniu 2007–2013 m. finansavimo laikotarpiu, kai buvo investuota 700 mln. EUR. Dabartiniu 2021–2027 m. laikotarpiu įvairioms investicijoms į dviračių transportą skirta 4,5 mlrd. EUR, iš kurių 3,2 mlrd. EUR suteiks ES, o 1,3 mlrd. EUR bus skirta iš nacionalinių išteklių. Naudojantis šiomis investicijomis turėtų būti prisidedama prie to, kad būtų nutiesta daugiau nei 12 000 km naujų ar geresnių dviračių takų. Be to, įgyvendinami projektai, kuriais siekiama gerinti tarpvalstybinę dviračių infrastruktūrą, visų pirma – pasitelkiant INTERREG programas. Šie projektai įgyvendinami ne tik turizmo populiarinimo tikslais – jais taip pat siekiama, kad tarpvalstybiniai darbuotojai galėtų naudotis alternatyva automobiliams. Nuo 2021 m. dviračių transporto projektams pagal INTERREG programas skirta apie 163 mln. EUR.

Kiek tai susiję su judumu kaimo vietovėse, dviračių transporto srities iniciatyvas ir projektus taip pat galima remti 2023–2027 m. laikotarpio bendros žemės ūkio politikos (BŽŪP) lėšomis. Tokių projektų pavyzdžiai: buvusi geležinkelio linija pertvarkyta į žaliąjį dviračių taką, surengti dviračių maratonai, kaip priemonė socialinei sąveikai ir integracijai skatinti, įrengtos elektrinių dviračių įkrovimo stotelės, nutiesti dviračių takai ir priimti klimatui palankaus judumo sprendimai, populiarinti turistiniai dviračių takai ir surengti dviračių transporto renginiai siekiant gerinti gyvenimo kokybę ir didinti kaimo vietovių patrauklumą⁶⁶. Tai daroma laikantis komunikate „Ilgalaikė ES kaimų vietovių vizija“⁶⁷, kuriame valstybės narės ir regionai raginami kurti kaimo vietovių darnaus judumo strategijas, išdėstytų tikslų ir iniciatyvų, kuriems įgyvendinti, be kita ko, būtina dėti pastangas remti netaršaus judumo sprendimus, tokius kaip dviračių transportas, dviračių takai ir skirtingų rūšių transporto, įskaitant aktyviąsias transporto priemones, jungtys.

Be to, įgyvendinant nacionalinius ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus daug išteklių tvariam judumui užtikrinti skiriama per Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę (EGADP). Įgyvendinant programą „NextGenerationEU“ valstybėms narėms dotacijų ir paskolų forma iš viso buvo skirta 650 mlrd. EUR. Dalimi šių priemonių teikiama parama dviračių eismo infrastruktūrai⁶⁸. Skaičiuojama, kad dviračių transportu susijusiems projektams, įgyvendinamiems pagal EGADP, skirta suma iš viso sudaro 1,3 mlrd. EUR.

Pastaruoju metu atsirado daugiau finansavimo galimybių pasitelkiant jau minėto Socialinio klimato fondo lėšas. Nors valstybės narės gali lanksčiai nustatyti finansavimo prioritetus, Socialinio klimato fondo reglamente aiškiai išvardytos reikalavimus atitinkančios priemonės ir investicijos, kurios gali būti įtrauktos į socialinius klimato planus. Paramos reikalavimus atitinka netaršaus ir mažataršio transporto sprendimai, įskaitant dviračių įsigijimą, taip pat tokios priemonės, kaip, pavyzdžiui, transporto kuponai, skirti judumo dalijantis transporto priemonėmis (pvz., dalijantis dviračiais) paslaugoms, ir investicijos į dviračių infrastruktūrą.

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure.](#)

⁶⁶ Finansavimas skiriamas įgyvendinant kaimo ekonomikos plėtros veiksmų sąsają (LEADER) strategijas, pažangiųjų kaimų strategijas ir investuojant į pagrindines paslaugas ir infrastruktūrą kaimo vietovėse. LEADER lėšomis finansuojamos įvairiose Europos kaimo vietovėse vykdomos vietos plėtros strategijos, kurios įgyvendinamos pagal BŽŪP, tam 2023–2027 m. laikotarpiu iš ES biudžeto skiriama 5 mln. EUR.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: „Ilgalaikė ES kaimo vietovių vizija: stipresnės, sujungtos, atsparios ir klestinčios kaimo vietovės iki 2040 m.“](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2, Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės tolesnio įgyvendinimo: https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_en?filename=COM_2023_545_1_EN_0.pdf.

Judumo mieste ekspertų grupė yra pateikusi naudingų įžvalgų ir gerosios praktikos pavyzdžių, susijusių su galimomis dviračių transporto srities priemonėmis, kurioms galima teikti paramą Socialinio klimato fondo lėšomis⁶⁹. Pavyzdžiui, teikiant paramą vietos valdžios institucijoms, kurios gerina dviračių infrastruktūrą ir sujungia traukinių stotis su visuomeninės paskirties centrais, tokiais kaip mokyklos ir sveikatos priežiūros įstaigos (Ispanijos transporto ministerija skyrė 4,7 mln. EUR 10 mažų savivaldybių⁷⁰), arba teikia finansines paskatas verslininkams ir MVI pirkti krovininių dviračių ir priekabų (Briuselio sostinės regionas (Belgija) suteikė regioninės plėtros dotacijas, kurių sumos siekė iki 4 000 EUR krovininiams dviračiams ir 2 000 EUR priekaboms⁷¹).

Kalbant apie vietos lygmenį, Neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misijos kapitalo centras, remdamasis įvertintu 39-ių planų, kuriuos pateikė miestai, preliminarąja analize, apskaičiavo, kad investicijoms, kurias planuojama skirti dviračių transporto ir pėsčiųjų infrastruktūros srityse, atidėta daugiau kaip 4 mlrd. EUR.

6. V SKYRIUS. KELIŲ EISMO SAUGOS IR SAUGUMO GERINIMAS

Padidėjus dviračių naudojimo mastui, daugiau dėmesio skiriama su saugumu susijusioms problemoms, nes dviratininkai neproporcingai dažniau nukenčia įvykus avarijoms, ypač miesto vietovėse. Dviratininkai yra vienintelė eismo dalyvių grupė ES, kurios žūčių atvejų skaičius per pastarąjį dešimtmetį padidėjo⁷². Remiantis preliminariais žūčių keliuose ES duomenimis⁷³, padėtis šiuo klausimu vis dar gerėja nepakankamai greitai. Remiantis turimais duomenimis, dviratininkų žūtys sudaro 10 proc. visų žūčių atvejų. Miesto vietovėse pažeidžiami eismo dalyviai (pėstieji, dviratininkai, dviračių motorinių transporto priemonių ir asmeninių judumo priemonių naudotojai) sudaro beveik 70 proc. visų žuvusiųjų. Dar daugiau žmonių patiria sunkių sužalojimų. Be to, žinoma, kad apie neretai apie nemirtinas avarijas, į kurias pateka dviratininkai, nepranešama. Kadangi oficialius statistinius duomenis dažnai teikia tik policija, neretai eismo įvykiai, apie kuriuos nepranešama policijai, būna neužfiksuoti, todėl nepranešama apie nemažą skaičių eismo įvykių, kurių metu patiriami sužalojimai arba materialinė žala.

Tolesnė pažanga užtikrinant kelių eismo saugumo taisyklių laikymąsi bus daroma atnaujinant ES vairuotojo pažymėjimų taisyklės⁷⁴ – 2025 m. kovo mėn. Europos Parlamentas ir Taryba pasiekė preliminarų susitarimą šiuo klausimu. Siekiant geriau apsaugoti pažeidžiamus eismo dalyvius, naujosiomis taisyklėmis patikslinami mokymo ir egzaminavimo reikalavimai, daugiau dėmesio skiriant tokių kelių eismo dalyvių saugai. Direktyva (ES) 2024/3237⁷⁵ taip pat padedama didinti dviratininkų saugą ir saugumą, nes ja užtikrinama, kad už pavojingus eismo taisyklių pažeidimus, tokius kaip pavojingas lenkimas ir pasišalinimas iš kelių eismo

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

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

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

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

⁷³ 2024 m. kelių saugumo statistiniai duomenys. Europos Komisija: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en

⁷⁴ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ 2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/3237, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, OL L, 2024/3237, 2024 12 30, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/eng>.

įvykio vietos, visoje ES būtų nuosekliai skiriamos nuobaudos, neatsižvelgiant į tai, kurioje šalyje padaromas pažeidimas. Svarbu tai, kad peržiūrėta direktyva taip pat apima pažeidimus, susijusius su netinkamu dviračių takų naudojimu. Galiausiai, siekiant pažeidžiamiems kelių eismo dalyviams suteikti daugiau žinių ir įžvalgų apie kelių eismo saugą, parengta speciali mokslinių tyrimų tema pagal programos „Europos horizontas“ 5 veiksmų grupės 2025 m. darbo programą. Joje daugiausia dėmesio skiriama dviratininkų, pėsčiųjų ir mikromobilumo priemonių naudotojų saugai⁷⁶.

2024 m. Komisija paskelbė tyrimą dėl poreikio nustatyti suderintas taisykles, kuriomis būtų remiamas mikromobilumo apimčių didinimas ir didinama kelių eismo sauga, susijusi su asmeninėmis judumo priemonėmis⁷⁷. Tyrimu siekta išsiaiškinti, ar būtų įmanoma ir pageidautina parengti suderintą Europos asmeninių judumo priemonių reglamentą. Tyrime taip pat nagrinėta elektrinių dviračių srityje taikoma reglamentavimo sistema ir tai, kaip būtų galima ją patobulinti, kad būtų skatinama greitai (greičiau) pradėti naudoti elektrinius dviračius. Šiame tyrime pasiūlyta keletas reglamentavimo galimybių.

Judumo mieste ekspertų grupė surinko informacijos ir duomenų apie keletą atvejo tyrimų, kuriuose pateikta pavyzdžių, kaip įgyvendinamos informuotumo didinimo priemonės ir kelių eismo saugumo kampanijos. Keletas įdomių pavyzdžių: i) Prancūzijos išsamioje nacionalinėje ataskaitoje⁷⁸ nagrinėjamas neatidėliotinas smurtinių nusikaltimų, vykdomų naudojantis motorinėmis transporto priemonėmis, ir įvairių kategorijų kelių eismo dalyvių dalijimosi viešąja erdve klausimas, įskaitant rekomendacijas; ii) Maltoje visos šalies mastu vykdoma kampanija, skirta visų amžiaus grupių žmonėms ir įvairioms suinteresuotosioms šalims, kurią įgyvendina nacionalinė transporto reguliavimo institucija ir kurioje dalyvauja kūrybinio meno studentai⁷⁹. Vokietijoje plačiai pritariama saugaus elektrinių dviračių naudojimo kampanijoms⁸⁰ ir kelių eismo saugos dienų bei saugaus dviračių eismo propagavimui⁸¹, įskaitant tikslinius vaikų žinių patikrinimus⁸² ir vyresnio amžiaus žmonėms skirtus mokymo kursus⁸³. Galiausiai, Portugalijoje sukurta į mokyklas orientuota nacionalinė mokymo naudotis dviračiais sistema⁸⁴, kurią įgyvendinant daugiau nei 1 000 visos šalies mokyklų suteikta 20 000 dviračių ir 2 000 saugos rinkinių.

Kai kurios valstybės narės ėmėsi veiksmų, skirtų kovai su dviračių vagystėmis⁸⁵. Tokių veiksmų imtasi Prancūzijoje, kur jau 2021 m. buvo nustatyta teisinė prievolė ženklinti naujus dviračius. Iki 2025 m. Prancūzijoje paženklinta daugiau kaip 7 mln. dviračių⁸⁶. 2024 m. Belgijoje pradėjo veikti platforma „My Bike“⁸⁷ – tai savanoriška federalinės vyriausybės ir regioninių vyriausybių vykdoma dviračių ženklinimo iniciatyva, kuria siekiama užkirsti kelią dviračių vagystėms. Nors yra pranešta apie keletą kitų nacionalinių ar vietos lygmens

⁷⁶ Vykdyimo pradžia: 2025 m. rugsėjo 16 d. Galutinis terminas (-ai): 2026 m. sausio 20 d.: tema [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13:Dviratininkų, pėsčiųjų ir mikromobilumo priemonių naudotojų sauga](#).

⁷⁷ Tyrimas dėl poreikio nustatyti suderintas taisykles, kuriomis būtų remiamas mikromobilumo apimčių didinimas ir didinama kelių eismo sauga, susijusi su asmeninėmis judumo priemonėmis, 2024 m., <https://op.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ 2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>

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

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

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

⁸⁴ Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

⁸⁵ *Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate* (liet. „Dviračių transporto strategijos Europoje. Padaryta pažangos, bet jos reikia siekti sparčiau“) – Europos dviratininkų federacija.

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

ženklavimo ir (arba) registravimo sistemų, kol kas neparengta išsami šio klausimo apžvalga, kur apimtų visas valstybes nares.

7. VI SKYRIUS. KOKYBIŠKŲ DARBO VIETŲ KŪRIMO IR PASAULINIO LYGIO EUROPOS DVIRAČIŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS PLĖTROS RĖMIMAS

2024 m. ataskaitoje dėl ES judumo pramonės ekosistemos pertvarkos trajektorijos⁸⁸ judumas įvertintas kaip viena iš pagrindinių pramonės ekosistemų. Pirmą kartą nurodyta, kad ši trajektorija apima ne tik automobilių, vandens ir geležinkelių transportą, bet ir dviračių transportą. Ataskaitoje išryškinta, kaip ES dviračių transporto vertės grandinėje, apimančioje gamybos, dviračių transporto infrastruktūros, dviračių turizmo, dviračių nuomos, dviračių logistikos ir kitas paslaugas, sukuriama 1,3 mln. darbo vietų ir Europos Sąjungos BVP dalis, siekianti 21 mlrd. EUR. ES dviračių transporto vertės grandinė apima daugiau kaip 1 000 mažųjų ir vidutinio dydžio įmonių⁸⁹.

Komisija palankiai vertina tai, kad suinteresuotosios šalys įsipareigojo imtis šių veiksmų: i) mažinti aplinkosauginį pėdsaką ir poveikį klimatui, susijusius su dviračių ir elektrinių dviračių gamyba; ii) nustatyti tikslus ir įgyvendinti tvarią praktiką, ir iii) remti dviračių transportą kaip gyvybingą ir tvarią transporto rūšį. Nacionalinės, regioninės ir vietos valdžios institucijos įsipareigojo investuoti į dviračių ir kitų asmeninių judumo priemonių stovėjimo aikšteles – tai tik keletas pavyzdžių. Įmonės pasiūlė paramą, skirtą vykdyti profesinį mokymą, įgyvendinti priemones naujiems specialistams pritraukti ir pradėti įgyvendinti mokymo programas, skirtas dviračių sektoriuje dirbančioms moterims.

Remiantis suinteresuotųjų šalių ir sektoriaus duomenimis⁹⁰, 2022 m. buvo parduota 20 mln. dviračių, iš jų – 5,5 mln. elektrinių dviračių, 15,3 mln. dviračių buvo surinkta ES, o 45–50 proc. visų sudedamųjų dalių buvo pagaminta Europoje.

Remiantis 2024 m. Eurostato ataskaita⁹¹, 2023 m. ES buvo pagaminta 9,7 mln. dviračių – 24 proc. mažiau nei 2022 m., kai buvo pagaminta 12,7 mln. dviračių. 2023 m. daugiausia – 1,8 mln. vienetų – dviračių buvo pagaminta Portugalijoje, taip pat Rumunijoje (1,5 mln.), Italijoje (1,2 mln.) ir Lenkijoje (0,8 mln.). Duomenys rodo, kad 14-oje iš 17-os ES šalių dviračių gamybos apimtys 2022–2023 m. laikotarpiu sumažėjo. Sektorius susiduria su sunkiais padariniais, kuriuos lemia didėjančios gamybos išlaidos, tebesitęsiantys tiekimo grandinės trikdžiai ir neužtikrintumas dėl ekonomikos. 2023 m. ES eksportavo dviračių (elektrinių ir neelektrinių) už 1,03 mlrd. EUR – palyginti su 2022 m. ši suma sumažėjo 10 proc. Importuotų dviračių vertė sudarė 1,98 mlrd. EUR – 21 proc. mažiau nei 2022 m.⁹²

ES pirmauja pasaulyje dalijimosi dviračiais ir su dviračių transportu susijusių paslaugų kūrimo (pavyzdžiui, prenumeratos paslaugų, remonto arba dviračių turizmo) srityse. Tačiau suinteresuotosios šalys vis dar nurodo, kad susiduriama su dideliais sunkumais kainodaros srityje (pvz., ne ES šalyse pagaminti elektriniai dviračiai gali būti pigesni 30–70 proc., o tai iš dalies lemia valstybių teikiamos subsidijos).

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

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\) \(liet. „2023 m. Europos dviračių pramonės konfederacijos \(CONEBI\) dviračių pramonės ir rinkos ataskaita“\).](#)

⁹⁰ [Europos dviračių pramonės konfederacija, Europos dviračių pramonės asociacija ir Europos dviratininkų federacija: EU and UK Market and Industry forecast \(liet. „ES ir Jungtinės karalystės rinkos ir sektoriaus pažvalga“\).](#)

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

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

Dėl taikomų ES prekybos apsaugos priemonių (t. y. antidempingo, antisubsidijų ir kovos su vengimu priemonių) ES pramonės sektorių lengviau apsaugoti nuo nesąžiningos prekybos praktikos ir nesąžiningos konkurencijos. Siekiant ekonominiu požiūriu pagrįsti dviračių transporto indėlį tvaraus transporto srityje, atlikti tyrimai, kuriuose daugiausia dėmesio skirta konkrečioms valstybėms narėms. Be kita ko, atliktas tyrimas apie dviračių ekonomiką Belgijoje⁹³ ir tyrimas, kuriuo siekta įvertinti Nyderlandų dviračių transporto sektoriaus dabartinę padėtį ir tendencijas⁹⁴.

Vertingas pramonės rėmimo nacionaliniu lygmeniu pavyzdys fiksuojamas Prancūzijoje: įgyvendinant programą „Prancūzija 2030“ vykdomu kvietimu teikti projektus remiamos dviračių pramonės įmonių pastangos Prancūzijoje gaminti dviračius ir susijusią įrangą⁹⁵. Be to, Prancūzija sukūrė iniciatyvą „Filière vélo“⁹⁶. Šia iniciatyva, kuri suburia asociacijas ir ekonomikos, institucijų ir teritorijų sričių suinteresuotąsias šalis, skatinama parengti bendrą viziją ir priemones, kaip padėti kurti įvairius dviračių pramonės verslo segmentus visuose Prancūzijos regionuose.

8. VII SKYRIUS. TRANSPORTO DAUGIARŪŠIŠKUMO IR DVIRAČIŲ TURIZMO RĖMIMAS

Transporto daugiarūšiškumas yra vienas iš darnaus judumo mieste pamatinių principų. Deklaracijoje pabrėžiama, kad dviračių transportas atlieka pagrindinį vaidmenį gerinant daugiarūšį susisiekimą, be kita ko, turizmo srityje, ypač derinant su traukiniais, autobusais ir kitomis transporto rūšimis tiek miestuose, tiek kaimo vietovėse. Daugiarūšio transporto sprendimų skatinimo, šiuo tikslu dviračių transportą integruojant su kitomis transporto rūšimis, klausimas iškeltas keliose per pastaruosius keletą metų priimtose teisėkūros ir politikos iniciatyvose. Į peržiūrėtą Reglamentą dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų⁹⁷ įtrauktos naujos ir patobulintos dviračių vežimo traukinyje taisyklės. Be to, juo nustatytas įpareigojimas nuo 2025 m. birželio mėn. į naujų ir iš esmės modernizuotų traukinių pirkimo procedūras įtraukti reikalavimą, kad juose būtų skirtos bent keturios vietos vežti sukomplektuotus (ne tik sulenktus) dviračius⁹⁸. Valstybės narės tam tikrų rūšių paslaugoms gali nustatyti, kad mažiausias tinkamas vietų skaičius būtų daugiau nei keturios. Šios taisyklės taikomos visoms ES teikiamoms geležinkelių transporto paslaugoms⁹⁹.

Turizmo pertvarkos kelrodyje¹⁰⁰ daug dėmesio skiriama darniam judumui, įskaitant dviračių transportą. Naujausioje padėties vertinimo ataskaitoje apžvelgiama išmatuojama įgyvendinimo pažanga: keliuose suinteresuotųjų šalių ir regionų bei vietos valdžios institucijų pateiktuose įsipareigojimuose aptariamos su dviračių transportu susijusios priemonės, pvz., regionų ir vietos valdžios institucijos kuria ir tobulina dviračių infrastruktūrą ir įkrovimo stoteles, be to,

⁹³ Tyrimą atliko įmonė „Transport & Mobility Leuven (TML)“: <https://www.tmleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Tyrimas apie Nyderlandų dviračių transporto sektoriaus tarptautinio pelningumo potencialą: *International earning potential of the Dutch bicycle sector* (liet. „Nyderlandų dviračių transporto sektoriaus tarptautinio pelningumo potencialas“).

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

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ 2021 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (nauja redakcija) (OL L 172, 2021 5 17, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>)

⁹⁸ Geležinkelio įmonės savo dviračių vežimo planuose gali nustatyti kitokių vietų skaičių. Geležinkelio įmonės, nusprendusios parengti tokius planus, turėtų konsultuotis su visuomene.

⁹⁹ Vis dėlto valstybės narės gali priimti sprendimą šių dviračių vežimo traukiniuose taisyklių gali netaikyti mieste ir priemiesčiuose teikiamoms keleivių vežimo geležinkelių paslaugoms. Apie sprendimą šių taisyklių netaikyti tokioms paslaugoms Komisijai pranešė tik šešios valstybės narės (AT, HU, PT, RO, SK netaikyti visiškai, FR – netaikyti iš dalies). https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en?prefLang=lt

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en?prefLang=lt

NVO nustato konkrečius aktyvaus ir darnaus judumo, visų pirma dviračių turizmo, didinimo tikslus¹⁰¹. Šiuo metu rengiama ES tvaraus turizmo strategija, ji bus paskelbta 2026 m.: ja siekiama sukurti konkurencingo, tvaraus ir įtraukaus turizmo modelį, be to, ją įgyvendinant bus sprendžiamos su darniu judumu susijusios problemos svarbiausiose tikslinėse srityse.

Kalbant apie nacionalinį lygmenį, Judumo mieste ekspertų grupė nustatė įkvepiančių daugiarūšio susisiekimo ir dviračių turizmo pavyzdžių. Čekijos judumo mieste partnerystės dalyviai kartu su Čekijos transporto ministerija diegia dvejopą požiūrį, kuriuo siekiama remti transporto daugiarūšiškumą ir dviračių turizmą. Įgyvendindami projektą „Danube Active2&Public Transport (A2PT)“¹⁰², jie atlieka veiksmus, kuriais siekiama didinti dviračių transporto ir viešojo transporto sinergijas visame regione. Šio tikslo siekiama gerinant dviračių vežimo autobusuose ir traukiniuose objektus, modernizuojant saugias stovėjimo aikštes transporto mazguose ir remiant internetinį dviračių žemėlapių portalą, kuriuo siekiama padėti sujungti savivaldybes su saugiu transporto maršrutų, kuriais dviratininkai galėtų naudotis darbo, švietimo, laisvalaikio ar turizmo tikslais, tinklu. Ispanijos transporto ir darnaus judumo ministerija neseniai savivaldybėms skyrė 10 mln. EUR naujoms viešosioms dalijimosi dviračiais sistemoms įgyvendinti ir esamoms sistemoms plėsti¹⁰³. Prancūzijoje suinteresuotosios šalys parengė nacionalinę dviračių turizmo strategiją¹⁰⁴. Vokietijoje federalinė vyriausybė pagal specialią finansavimo programą remia įvairias priemones, kuriomis visoje šalyje viešasis transportas susiejamas su dviračių transportu. Tai apima saugius privačių dviračių saugojimo objektus centrinėse viešojo transporto stotyse ir stotelėse¹⁰⁵.

9. VIII SKYRIUS. DUOMENŲ APIE DVIRAČIŲ TRANSPORTĄ RINKIMO GERINIMAS

Kadangi šiuo metu nėra pakankamai ES masto duomenų apie dviračių transportą, taip pat nėra sukurta suderintų duomenų rinkimo ir pažangos stebėsenos metodų, labai trūksta žinių.

ES finansuojamu dabartinės Europos Sąjungos dviračių infrastruktūros būklės ir galimo plėtojimo tyrimu (toliau – tyrimas „Cycling Counts“) siekiama nustatyti **visos ES dviračių infrastruktūros bazinį lygį**. Jame nustatyta duomenų apie dviračių transportą rinkimo ir pažangos stebėsenos metodika, kuri apima keturias aspektus: dviračių tinklą, dviračių naudojimą, dviratininkų saugą ir su dviračių transportu susijusias paslaugas. Remiantis preliminariais rezultatais iki šiol pavyko ES lygmeniu nustatyti daugiau kaip **900 000 km ilgio dviračių takų ir juostų tinklą**¹⁰⁶. Be to, atrodo, kad tyrimo rezultatai patvirtina, jog esama didelių nustatytų nacionalinių, regioninių ir vietos duomenų rinkinių skirtumų, susijusių su infrastruktūros geografinė aprėptimi ir kokybės parametrais. Duomenys apie dviračių transportą nacionaliniu, regionų ir vietos lygmeniu yra fragmentuoti. Tai turi įtakos duomenų kokybei ir daro didelį poveikį sąveikumui ir duomenų panaudojamumui skirtingose platformose. Išvadose pabrėžiama, kad reikia sukurti standartizuotą metaduomenų praktiką, kurią taikant būtų paprasčiau integruoti duomenis, juos derinti ir, galiausiai, patenkinti poreikį užtikrinti visapusišką ir nuoseklų duomenų rinkinių panaudojamumą ES. Kita vertus, tyrime nustatyta, kad pastangos 18-oje iš 27-ių valstybių narių dedamos pastangos nustatyti

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

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

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

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

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

¹⁰⁶ Pagrindiniai rezultatai ES lygmeniu: 303 346 km dviračių takų, 30 080 km dviračių juostų ir 581 021 km važiavimui dviračiu palankių mišrių eismo juostų; visas tinklo ilgis: 914 447 km.

nacionalinius dviračių infrastruktūros duomenų standartus, platformas ir duomenų rinkinius. Tai rodo, kad reikia parengti gaires, vykdyti bendradarbiavimą bei užtikrinti suderinimą ir ES lygmeniu.

Šis darbas iš esmės grindžiamas Eurostato dedamomis pastangomis užtikrinti geresnius dviračių transporto statistinius duomenis ir tobulinti duomenų rinkimą, taip pat parengti geresnes su dviračių transportu susijusias apibrėžtis ir rodiklius, be to, jis yra vienas iš tokių pastangų aspektų. 2024 m. Eurostatas, bendradarbiaudamas su Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija (UNECE) ir Tarptautiniu transporto forumu, pradėjo vykdyti Bendro klausimyno ir transporto statistikos žodynėlio peržiūrą. Atliekant šį darbą buvo atsižvelgta į tokius klausimus, kaip rinkti statistinius duomenis apie aktyvų judumą ir judumą dalijantis transporto priemonėmis, kaip apibrėžti „dviračių transporto infrastruktūros“ sąvoką ir kaip surinkti palyginamus dviračių transporto duomenis. Šiuo metu Bendrasis klausimynas atnaujinimas – į jį nuo 2026 m. bus įtraukti kintamieji, apimantys skirtingas dviračių transporto infrastruktūros rūšis. Taip pat priimamos atnaujintos įvairių dviračių infrastruktūros rūšių apibrėžtys, jos iki 2025 m. pabaigos bus paskelbtos šeštajame Transporto statistikos žodynėlio leidime.

Tikimasi, kad su dviračiais susiję duomenys taps prieinamesni įgyvendinus Deleguotąjį reglamentą dėl keliavimo daugiarūšių transportu informacijos paslaugų¹⁰⁷ ir būsimą įgyvendinimo reglamentą dėl judumo mieste rodiklių pagal TEN-T reglamentą. Reglamentu dėl keliavimo daugiarūšių transportu informacijos paslaugų nustatyta prievolė užtikrinti, kad informacija apie visas reguliariojo transporto, užsakomojo transporto ir asmeninio transporto rūšis būtų prieinama per nacionalinius prieigos punktus¹⁰⁸. Ši prievolė taikoma duomenims, kurie jau egzistuoja skaitmeniniu formatu, įskaitant tam tikrus su dviračių transportu susijusius duomenis. Komisija remia pastangas didinti duomenų pereinamumą per nacionalinius prieigos punktus, įgyvendindama programą NAPCORE¹⁰⁹, kuri bendrai finansuojama Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) lėšomis. NAPCORE apima keletą temų, kuriomis sprendžiami klausimai, susiję su dviračių stovėjimo duomenimis, dviračių transporto duomenimis tikroju laiku ir dviračių infrastruktūros duomenimis.

Dviračių infrastruktūros ir judumo planavimo priemonės pagal 2025 m. metinę Sąjungos Europos standartizacijos darbo programą¹¹⁰ konkrečiai apima dviračių tinklo Europos standartų rengimą, siekiant remti tikralaikį maršrutų planavimą. Be to, tokiomis priemonėmis optimizuojama dviračių transporto infrastruktūra ir gerinamas eismo valdymas, nes standartizuojami duomenys apie dviračių takų tinklus, dviračių stovėjimo aikšteles ir dviratininkų elgseną.

Judumo mieste ekspertų grupė nustatė įvairių rūšių nacionalines priemones, kurias taikant galima paprasčiau suprasti dviračių eismo tendencijas, infrastruktūrą ir naudotojų elgseną, įskaitant naujus duomenų rinkinius, tyrimus ir priemones, padedančias sistemingai gerinti duomenų rinkimą ir analizę. Pavyzdžiui, Švedijos transporto administravimo įstaiga (šved. *Trafikverket*) paskelbė ataskaitą¹¹¹, kurioje surinkti turimi nacionaliniai duomenys apie per

¹⁰⁷ 2023 m. lapkričio 29 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2024/490, kuriuo iš dalies keičiamas Deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1926, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšių transportu paslaugų teikimo, OL L, 2024/490, 2024 2 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

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

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>

¹¹⁰ 2025 m. metinė Sąjungos Europos standartizacijos darbo programa (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

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

pastaruosius keletą metų dviračių transporto srityje įvykčius pokyčius. Dėl to galima susidaryti aiškesnį vaizdą apie aktyvesnį naudojimąsi dviračiais, infrastruktūros prieinamumą ir saugą ir tuo remiantis galima formuoti įrodymais pagrįstą politiką nacionaliniu lygmeniu. Naudingų įžvalgų gauta ir kalbant apie du ES lėšomis finansuojamus projektus, kuriais daugiausia dėmesio skiriama pažangiam dviračių transportui: tai projektai „MegaBITS“¹¹² ir „MERIDIAN“¹¹³. Įgyvendinant šiuos projektus buvo parengtos Europos pažangiojo dviračių transporto gairės¹¹⁴, kuriose pateikta duomenimis pagrįsta skaitmeninių priemonių integravimo į dviračių infrastruktūrą ir politiką visoje ES strategija.

10. IŠVADA

Europos deklaracija dėl dviračių transporto yra svarbus žingsnis siekiant pripažinti dviračių transporto atliekamą vaidmenį ES transporto politikos srityje. Nors daugelio šioje ataskaitoje aprašytų iniciatyvų ir pavyzdžių negalima laikyti išskirtinai tiesioginiais Deklaracijos rezultatais, priemonių skaičius ir įvairovė rodo, kad didėja pagreitis ir labiau pripažįstami su dviračių transporto politika ir priemonėmis susiję teigiami rezultatai.

Nors vertinti ilgalaikį Deklaracijos poveikį dar per anksti, jau nustatyta perspektyvių tendencijų. Tikėtina, kad toliau vykdant stebėseną ES, nacionaliniu ir vietos lygmenimis ir nuolat įgyvendinant Deklaracijoje išdėstytus principus ateityje pavyks pasiekti dar labiau teigiamų rezultatų. Taip bus galima pereiti prie darnesnio, prieinamesnio, įperkamesnio, saugesnio ir sveikatai palankesnio judumo, sukuriant didelę pridėtinę vertę ES ir jos ekonomikai.

Plačiai teigiamai vertinama tai, kad sukurtos specialios platformos, skirtos valstybėms narėms tarpusavyje keistis su dviračių transportu susijusia patirtimi ir geriausios praktikos pavyzdžiais, pasitelkiant neseniai įsteigtus nacionalinius dviračių transporto informacijos centrus, ir tokia informacija keistis su suinteresuotosiomis šalimis per Judumo mieste ekspertų grupę. Tikėtina, kad įgyvendinant tokias iniciatyvas bus galima rezultatyviai bendradarbiauti.

Įgyvendinant įsipareigojimus, nustatytus kiekviename iš aštuonių deklaracijos skyrių, padaryta nevienoda pažanga. Daugiau pažangos padaryta dviračių transporto politikos, infrastruktūros ir investicijų srityse. Tai lemia šių sričių ilgalaikis pobūdis, keliose valstybėse narėse jau taikoma geroji praktika ir iki šiol įgyta patirtis.

Tačiau šito nepakanka.

Nors daugumoje valstybių narių įgyvendinama dviračių transporto politika ir priemonės, skatintina, kad tai darytų ir likusios valstybės narės. Be to, ragintina, kad jos visos visapusiškai pasinaudotų prieinamomis ES finansavimo galimybėmis, tokiomis kaip Socialinis klimato fondas.

Reikia skirti dėmesio šiems tobulintiniams ES dviračių transporto infrastruktūros aspektams: i) dviračių logistikos infrastruktūrai (pvz., mikromazgams); ii) saugiems dviračių stovėjimo sprendimams; iii) įkrovimo infrastruktūrai pastatuose; iv) dviračių vežimo traukiniuose infrastruktūrai; v) bendrai dviračių transporto infrastruktūros saugai. Tvirtesnės saugos priemonės, tokios kaip infrastruktūros projektavimas ir griežtesnis vykdymo užtikrinimas, iš tiesų yra labai svarbūs veiksniai siekiant ženkliai sumažinti dviratininkų žūčių ir sužalojimų

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

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

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

atvejų skaičių. Be to, projektuojant dviračių transporto infrastruktūrą reikėtų apsvarstyti galimybę dviračių infrastruktūrą pritaikyti prie klimato kaitos.

Parengti kovos su dviračių vagystėmis ES priemonių apžvalgą būtų pirmas žingsnis siekiant geriau suprasti aktualius klausimus ir įvertinti, ar ES lygmeniu koordinuojami bendri veiksmai suteiktų pridėtinės vertės.

Kad būtų galima nepertraukiamai reguliariai vertinti pažangą, reikėtų sukurti visapusiškesnę ir sistemingesnę duomenų rinkimo ir stebėsenos praktiką, struktūriškai turėtų prisidėti valdžios institucijos, suinteresuotosios šalys ir pramonės atstovai. Be to, labai svarbus vaidmuo teks dviračio transporto duomenų teikimui, kaip nustatyta Deleguotuoju reglamentu (ES) 2024/490 dėl keliavimo daugiarūšių transportu informacijos paslaugų. Pasinaudojant dviračių takų tyrimo rezultatais taip pat bus lengviau stebėti dviračių infrastruktūros plėtrą Europoje.

Galiausiai, siekiant gerokai paspartinti pažangą, taip pat reikia skirti daugiau dėmesio tokioms temoms kaip įtraukumas ir bendravimas su pramone.