

Postulaty skierowane do miast

4.13 W celu zapewnienia wydajnego i atrakcyjnego lokalnego publicznego transportu pasażerskiego oraz odciążenia aglomeracji od zmotoryzowanego transportu indywidualnego i towarowego potrzebne jest zintegrowane planowanie przestrzenne i komunikacyjne, które z jednej strony byłoby nastawione na unikanie ruchu, a z drugiej kładłoby nacisk na ekologiczne środki transportu. W tym celu należy wpiąć uwzględnić poszczególne rodzaje i cele transportu oraz ocenić je w kontekście sieci regionalnej obejmującej tereny peryferyjne.

4.14 Na podstawie określonej hierarchii celów i odpowiednio opracowanych strategii miasta powinny następnie przejść do wdrażania rozmaitych rozwiązań w ramach procesu politycznego i działań informacyjnych.

4.15 Samorządy powinny postawić sobie jasne cele, jak i o ile zwiększą udział lokalnego publicznego transportu pasażer-

skiego i środków transportu przyjaznych środowisku (ruchu rowerowego i pieszego), zmniejszając w ten sposób w wielkościach absolutnych udział zmotoryzowanego transportu indywidualnego. Ważna jest tutaj integracja kompetencji w zakresie planowania i finansowania.

4.16. Przyszłościowe planowanie transportu publicznego jako elementu komunalnych usług użyteczności publicznej musi obejmować także strategię wykupu gruntów, na przykład na potrzeby linii i przystanków komunikacji publicznej.

4.17. Udział obywateli oraz stowarzyszeń użytkowników w procesie planowania ma ogromne znaczenie dla pomyślnego rozwoju systemów transportu publicznego. W związku z tym EKES zaleca samorządom terytorialnym, by rozbudowując swoje systemy lokalnego transportu publicznego, dbały o szeroki udział społeczeństwa.

Bruksela, 25 kwietnia 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie promocji transgranicznego transportu rowerowego

(2007/C 168/18)

W piśmie z dnia 7 listopada 2006 r. federalny minister transportu Niemiec zwrócił się, w ramach niemieckiej prezydencji w Radzie UE, na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o sporządzenie opinii w sprawie *promocji transgranicznego transportu rowerowego*.

Dnia 21 listopada 2006 r. Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło przygotowanie opinii w tej sprawie Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 435. sesji plenarnej w dniach 25-26 kwietnia 2007 r. (posiedzenie z dnia 25 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Jana SIMONSA na sprawozdawcę generalnego oraz stosunkiem głosów 128 do 2 — 8 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Brakuje (wciąż) europejskiej polityki w dziedzinie transportu rowerowego. Komisja Europejska poprzez programy subwencji popiera badania, rozwój i realizację przedsięwzięć w ramach polityki zrównoważonej mobilności i gospodarki energią.

1.2 EKES zaleca, by transport rowerowy w ogólności włączyć w zakres polityki transportowej i infrastrukturalnej, w szczególności zaś by w znacznej mierze uwzględnić go już w spodziewanej niedługo zielonej księdze w sprawie transportu miejskiego.

1.3 W Europie wszystkie pociągi, w tym szybkie pociągi międzynarodowe, powinny posiadać miejsce przeznaczone na przewóz m.in. rowerów.

1.4 Należy wprowadzić *minimalne* standardy jakości dla infrastruktury rowerowej wybudowanej z pomocą dotacji unijnych.

1.5 EKES zaleca, by na rozwój i utrzymanie infrastruktury rowerowej udostępnić także budżety subwencyjne UE. Infrastruktura o dobrej jakości już istnieje w pewnych miastach i państwach europejskich.

1.6 Komisja Europejska powinna kontynuować tudzież rozpocząć dotowanie wymiany informacji, sprawdzonych wzorców i akcji uświadamiających na rzecz transportu rowerowego oraz powinna domagać się włączenia polityki rowerowej (np. intermodalność transportu rowerowego z publicznym) do wszelkich przedsięwzięć transportowych, które wspiera dotacjami.

1.7 Należy, także na szczeblu europejskim, stymulować opracowywanie i wdrażanie przepisów w zakresie bezpieczeństwa zarówno w odniesieniu do rowerzysty i jego środka transportu, jak i do infrastruktury rowerowej oraz pozostałych uczestników ruchu.

1.8 Politykę rowerową należy również włączyć do dalszego rozwoju polityki europejskiej w dziedzinie gospodarki przestrzennej (w tym polityki planowania miast), środowiska, gospodarki, zdrowia, szkolenia i edukacji.

1.9 Komisja Europejska powinna odpowiednio zorganizować i monitorować zbieranie danych w zakresie ruchu rowerowego w Europie oraz wspierać ujednolicanie metod badawczych.

1.10 Komisja Europejska powinna nadal dotować tworzenie tras Euro Velo, tak by powstała kompletna Europejska Sieć Tras Rowerowych, tj. transeuropejska sieć rowerowa.

1.11 Zaleca się, by jakaś organizacja europejska dotowana przez Komisję Europejską przejęła funkcje administracyjne i sekretarskie w zakresie przedsięwzięć dotyczących Euro Velo oraz różnych już ukończonych tras Euro Velo. Ma to na celu zapewnienie nieprzerwanej konserwacji infrastruktury oraz centralnego rozpowszechniania informacji wśród rowerzystów.

2. Wstęp

2.1 Niemieckie Federalne Ministerstwo Transportu zwróciło się, w ramach niemieckiej prezydencji w Radzie UE, do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o sporządzenie opinii rozpoznawczej w sprawie transgranicznego transportu rowerowego. Ministerstwo poruszyło trzy kwestie.

2.2 W niniejszej opinii rozpoznawczej przeanalizowano przede wszystkim obecną sytuację w zakresie polityki rowerowej w UE (pytanie ministerstwa nr 3), ze szczególnym uwzględnieniem roweru jako środka transportu w życiu codziennym. Omówiono ponadto możliwości poprawy infrastruktury transgranicznej ruchu rowerowego (pytanie ministerstwa nr 2) oraz współpracy europejskiej w zakresie rozbudowy sieci tras rowerowych (pytanie ministerstwa nr 1). Turystyka rowerowa stanowi główny punkt zainteresowania w odniesieniu do ostatnich dwóch pytań.

3. Obecna sytuacja w zakresie polityki rowerowej w UE

3.1 Do chwili obecnej polityka rowerowa nie stanowiła raczej odrębnego zagadnienia. W przeszłości ruch rowerowy stał się przedmiotem dyskusji na szczeblu unijnym w kontekście kwestii środowiskowych po tym, jak szczególnie ruch ekologiczny wzywał do poprawy polityki rowerowej z uwagi na szkodliwe skutki narastającego transportu drogowego. Stąd

komisarz ds. środowiska Ritt Bjerregaard w swoim 12-punktowym programie ⁽¹⁾ wezwał władze lokalne w Europie do przyjęcia polityki przyjaznej dla rowerzystów.

3.2 Biała księga w sprawie transportu z 2001 r. oraz przegląd śródkresowy z 2006 r. skupiają się na innych środkach transportu. Reakcją Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾ na wspomnianą białą księgę było jednak wezwanie Komisji Europejskiej do większego inwestowania w poprawę dostępu rowerzystów do transportu publicznego.

3.3 W swoim przemówieniu na konferencji Euro Velo City w 2005 r. w Dublinie komisarz ds. transportu Jacques Barrot podkreślił, że mimo stosowania zasady pomocniczości Komisja Europejska powinna odgrywać rolę w promowaniu korzystania z roweru w całej Europie. Ruch rowerowy mógłby mieć większe znaczenie w realizacji proponowanego celu zrównowazenia środków transportu. Komisarz uważa, że Komisja Europejska ma w tym względzie do odegrania pewną rolę poprzez programy finansowania, poprawę bezpieczeństwa drogowego i informacji dla decydentów oraz poprzez współpracę.

3.4 Komisja Europejska popiera inicjatywę CIVITAS (City VITAlity Sustainability) w kontekście badań i rozwoju. Do chwili obecnej przedsięwzięcia ukierunkowane na osiągnięcie bardziej zrównowazonego systemu komunikacji miejskiej zostały zrealizowane w 36 miastach w 17 państwach. Jedną z ośmiu kategorii zintegrowanych rozwiązań, które zostały opracowane, dotyczy promocji stylu życia z mniejszym uzależnieniem od samochodu i częstszym wykorzystaniem roweru ⁽³⁾. W swoim programie „Inteligentna energia dla Europy” Komisja Europejska popiera przedsięwzięcie STEER, ukierunkowane na promowanie zrównowazonego gospodarowania energią w transporcie. Oba przedsięwzięcia skupiają się na wymianie informacji w dziedzinie polityki rowerowej ⁽⁴⁾.

3.5 W zielonej księdze „Promowanie zdrowego żywienia i aktywności fizycznej: europejski wymiar zapobiegania nadwadze, otyłości i chorobom przewlekłym” ⁽⁵⁾ Komisja Europejska wzywa do odpowiedzi na pytania, w jaki sposób polityki publiczne przyczyniają się do włączenia aktywności fizycznej do codziennych czynności oraz jakie działania (np. tworzenie obszarów mieszkalnych) są konieczne dla stworzenia środowiska sprzyjającego aktywności fizycznej.

3.6 Wiele odpowiedzi na te pytania zostało już opracowanych w „kręgach rowerowych”. Eksperti coraz częściej łączą jazdę na rowerze ze zdrowiem, i to wcale nie z powodu zdrowej dawki codziennego wysiłku fizycznego. W ramach polityki

⁽¹⁾ Komisja Europejska, DG XI: *Cycling: the way ahead for towns and cities*, Luksemburg, 1999

⁽²⁾ Rezolucja z 12 lutego 2003 r., Komisja Polityki Regionalnej, Transportu i Turystyki PE, sprawozdawca: Juan de Dios Izquierdo Collado, 9 grudnia 2002 r.; raport w sprawie Białej księgi Komisji „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów”, final A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//EN&language=EN>

⁽³⁾ Patrz: www.civitas-initiative.org

⁽⁴⁾ Patrz: [www.http//ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy](http://ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy)

⁽⁵⁾ COM(2005) 637 wersja ostateczna

ochrony środowiska naturalnego jazda na rowerze może również przyczynić się do zmniejszenia zawartości pyłu w powietrzu miejskim, a jednak kiepska jakość powietrza na obszarach miejskich w istocie zniechęca do jazdy na rowerze.

3.7 Wraz z rozwojem coraz bardziej zintegrowanego kształtowania zachowań komunikacyjnych zwraca się baczniejszą uwagę na korzyści, jakie wynikają z ruchu rowerowego dla rozwiązywania problemów nadmiernego natężenia ruchu. Wydaje się, że oprócz codziennego przemieszczania się między domem a pracą, istotną rolę w tworzeniu zatorów drogowych odgrywa również ruch towarzysko-rekreacyjny. Inne czynniki obejmują zwiększanie skali przedsięwzięć z myślą o uzyskaniu oszczędności (jak łączenie się szpitali oraz duże centra handlowe poza granicami miast) oraz wynikające z tego większe odległości. Jazda na rowerze jest narażona na utratę swojej atrakcyjności.

3.8 Częstym problemem jest przecinanie przez nową bądź rozbudowywaną infrastrukturę istniejących lub planowanych tras rowerowych. Tworzy to kłopotliwe i niemożliwe do pokonania przeszkody dla rowerzystów, jak i dla rowerzystów rekreacyjnych, którzy są w pewien sposób ograniczeni przez główną infrastrukturę komunikacyjną do własnego terenu mieszkalnego bądź miasta. Problem ten wymaga uwagi i trzeba znaleźć rozwiązania możliwe do zastosowania w budowie nowej infrastruktury, zwłaszcza drogowej i kolejowej. Tam gdzie jest to technicznie możliwe, należałoby obok takiej nowej infrastruktury wybudować jednocześnie ścieżkę rowerową.

3.9 W tym kontekście należy również wspomnieć, że w odniesieniu do infrastruktury rowerowej budowanej z wykorzystaniem dotacji unijnych należy wprowadzić narzędzia takie jak minimalne standardy jakości. W celu stworzenia przyjemnego środowiska życiowego miasta mogłyby wykorzystać jako zachętę dobrą, wygodną i bezpieczną infrastrukturę rowerową, włącznie z trasami rowerowymi oraz miejscami do parkowania rowerów w centrach miast.

3.10 W Europie Holandia uchodzi za przodownika w dziedzinie ruchu rowerowego, służy zatem za wzór dla innych państw. Holandia zawdzięcza swoją reputację nie tylko najwyższemu współczynnikowi mobilności rowerowej w Europie, lecz także strategii rowerowej (1990-1997). Inne państwa europejskie poszły za przykładem Holandii, przekonane do dobrej polityki rowerowej przez uwagę, jaką rząd holenderski poświęca temu zagadnieniu, i jego zaangażowanie (w tym finansowe).

3.11 Holenderska strategia rowerowa jasno pokazała, że z punktu widzenia przejazdów odpowiednia polityka rowerowa ma nie tylko zapewnić dobre (wygodne, szybkie i bezpieczne) ścieżki rowerowe, lecz również zwracać uwagę na możliwość bezpiecznego i wygodnego zaparkowania rowerów w domu lub przy domu, na stacji, przy węzłach komunikacji zbiorowej i na przystankach autobusowych oraz w miejscu docelowym.

3.12 Kilka lat temu Europejska Konferencja Ministrów Transportu (ECMT) zleciła przeprowadzenie badania w sprawie krajowych polityk transportowych w państwach należących do

ECMT⁽⁶⁾. Z badania tego wynika, że jedynie kilka państw nie prowadzi żadnej krajowej polityki dotyczącej ruchu rowerowego⁽⁷⁾. Oczywiście zakres, status i oddziaływanie polityk krajowych są różne w poszczególnych państwach. Według ECMT przeciętny odsetek przejazdów rowerowych w całkowitej liczbie przejazdów w Europie wynosi 5 %. Jednak takie państwa, jak Dania (18 %) czy Holandia (27 %) pokazują, że możliwe jest osiągnięcie dużo lepszego wyniku⁽⁸⁾.

3.13 Różnice na szczeblu krajowym, wraz z dalszymi różnicami na szczeblu lokalnym, pokazują, że na stopień korzystania z roweru można wpływać poprzez politykę rządu. Główny potencjał wzrostu leży w sektorze osób przechodzących od wykorzystywania prywatnego samochodu do korzystania z roweru na trasach o długości przejazdu od 5 do 8 km. W Europie w ponad 50 % przypadków do takich krótkich przejazdów wykorzystuje się samochody. Nawet do przejazdów poniżej 2 km samochód jest wykorzystywany w 30 % przypadków⁽⁹⁾.

3.14 Głównym celem polityki rowerowej jest zachęcanie ludzi, by korzystali z rowerów do pokonywania krótkich odległości. Niemniej obecnie zwraca się uwagę na podróże na dłuższych trasach. Rozważa się wykorzystanie szybkich, bezpośrednich i długodystansowych ścieżek rowerowych na obszarach metropolitalnych.

3.15 Potencjał wzrostu wykorzystania rowerów na krótkich trasach stanowi podstawę obliczeń dotyczących wkładu, jaki może wnieść odpowiednia polityka rowerowa do walki ze zmianami klimatycznymi. Według ostatnich kalkulacji krótkie podróże samochodem (<7,5 km) odpowiadają za ok. 6 % całkowitych emisji w ruchu drogowym⁽¹⁰⁾.

3.16 Rower — własny, pożyczony czy wynajęty — może zwiększyć wykorzystanie systemu komunikacji zbiorowej. Powiększa on bowiem promień, w obrębie którego podróżujący mogą w ciągu kilku minut dostać się do dworca, przystanku autobusowego lub swego miejsca pobytu (bądź w przeciwnym kierunku) bez konieczności korzystania z samochodu.

3.17 Jeśli chodzi o jazdę rowerem, różnic występujących między krajami europejskimi nie da się wyjaśnić jedynie poprzez odwołanie się do czynników czysto społecznych, geograficznych, klimatologicznych i kulturowych, chociaż one też oczywiście odgrywają tutaj rolę⁽¹¹⁾. Ważnym czynnikiem w krajach, gdzie dużo jeździ się rowerem, jest istotna rola stowarzyszeń, które działają na rzecz korzystnych przepisów dotyczących rowerzystów. Dzięki nim powstają inicjatywy, które prowadzą do strategii krajowych.

⁽⁶⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, (*Implementing sustainable urban travel policies: moving ahead*), Dział wydawniczy OECD, 2004

⁽⁷⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, s. 43

⁽⁸⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, s. 20

⁽⁹⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, s. 24

⁽¹⁰⁾ Patrz <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>

⁽¹¹⁾ Badania przeprowadzone w ostatnich latach w Holandii pokazują, że imigranci np. z Maroka (w tym imigranci w drugim pokoleniu) przeciętnie jeżdżą istotnie mniej niż rodowici Holendrzy. Patrz: *Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht* [Wykorzystanie roweru z bliska], publikacja Fietsberaad, numer 11a, listopad 2006 r. Patrz: <http://www.fietsberaad.nl>.

3.18 Na przeszkodzie monitorowaniu i ocenie polityki rowerowej na szczeblu europejskim stoi niestety brak użytecznych i dostępnych danych statystycznych. Nie tylko stowarzyszenia, ale również Europejska Konferencja Ministrów Transportu (ECMT) opowiadają się za usprawnieniem zbierania danych na temat polityki rowerowej i wykorzystania rowerów⁽¹²⁾. Decyzja o nieuwzględnieniu istotnych danych na temat wykorzystywania rowerów w Statistical Pocketbook „EU Energy and transport in Figures” [Zeszyt Statystyczny „Energia i transport UE w liczbach”] została przyjęta z niedowierzaniem.

3.19 Chociaż systemy nawigacji GPS dla samochodów są już powszechnie używane, trudniej jest zapewnić systemy nawigacji zawierające wszystkie trasy rowerowe, gdyż źródłowe dane cyfrowe dla map zwykle nie obejmują tras rowerowych, więc te nie mogą zostać zinwentaryzowane lub zamienione na postać cyfrową. Jednak w krajach o znaczących tradycjach jazdy na rowerze w tej dziedzinie dzieje się wiele, np. w internecie pojawiają się serwisy planujące trasy rowerowe⁽¹³⁾.

3.20 Szacuje się, że w europejskim przemyśle produkcji rowerów i części zamiennych obrót wynosi 8500 mln euro, a zatrudnionych jest w nim (pośrednio i bezpośrednio) ok. 130 tys. osób. Do tej liczby należy dodać ponad 25 tys. sklepów i dystrybutorów i oraz ich personel⁽¹⁴⁾. Nie uwzględniono tu jeszcze badań nad zaawansowaną technologią. Znaczenie gospodarcze turystyki rowerowej wzrasta, przede wszystkim w regionach słabszych gospodarczo, gdzie małe przedsiębiorstwa leżące przy trasach długodystansowych czerpią korzyści z turystyki rowerowej⁽¹⁵⁾.

3.21 Dotychczas nie było polityki europejskiej dotyczącej ruchu rowerowego. Zielona księga w sprawie transportu miejskiego, opracowywana przez Komisję Europejską, będzie również obejmowała, jak zapowiada Komisja, ruch rowerowy. Daje to możliwość nadrobienia braku europejskiej strategii rowerowej i jej zintegrowania z innymi dziedzinami polityki poprzez przyszłe uwzględnienie w zielonej księdze roweru jako ważnego środka komunikacji miejskiej.

3.22 W opinii rozpoznawczej w sprawie transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych (TEN/276, CESE 273/2007) obok zagadnienia wspierania ruchu rowerowego i pieszego (punkt 3.3.3) podjęto także kwestię koordynacji planowania struktury transportu i obszarów mieszkalnych (punkt 3.3.1). Należy w tym planowaniu uwzględnić strategię rowerową.

4. Poprawa transgranicznej infrastruktury rowerowej

4.1 W rowerowym ruchu transgranicznym na obszarze Europy problemy pojawiają się przede wszystkim wtedy, gdy

rowerzysta chciałby zabrać ze sobą za granicę swój własny rower i korzystać z międzynarodowych bardzo szybkich pociągów, które są bardzo ważnym elementem infrastruktury turystyki rowerowej. Jednak w Europie w większości przypadków przewożenie rowerów takimi pociągami jest obecnie niemożliwe.

4.2 Chociaż turystyka rowerowa rozwija się i jest wspierana przez Komisję Europejską oraz władze krajowe i regionalne jako środek transportu zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i ważna forma turystyki — szczególnie dla regionów słabszych gospodarczo — turyści z rowerami napotykać poważne trudności, jeśli chcą przejechać pociągiem do miejscowości urlopowej lub do punktu startowego swoich zagranicznych wakacji na rowerze. Podczas gdy liniom lotniczym przewożenie turystom rowerów najwyraźniej nie sprawia żadnych trudności, a możliwości przewozów rowerów promem są zadowalające (chociaż dojazdowe trasy rowerowe do portów i oznakowanie dróg dla rowerzystów na tych trasach nie zawsze jest wystarczające), międzynarodowe bardzo szybkie linie kolejowe odmawiają przewożenia sprzętu rowerowego.

4.3 Jednak rozwiązanie tego problemu jest już bliskie dzięki znacznej większości głosów oddanych w Parlamencie Europejskim w styczniu 2007 r.⁽¹⁶⁾ za poparciem propozycji, aby w każdym europejskim pociągu była wydzielona wielofunkcyjna część przeznaczona do przewożenia na przykład wózków inwalidzkich, nart i rowerów. Zaleca się, aby w Europie wszystkie pociągi, w tym szybkie pociągi międzynarodowe, były zobowiązane do wydzielenia miejsca przeznaczonego na przewóz m.in. rowerów.

4.4 Kraje europejskie różnią się znacznie pod względem bezpieczeństwa ruchu dla rowerzystów. Wynika to przede wszystkim z braku właściwej infrastruktury rowerowej w krajach, gdzie rowerzyści muszą jeździć drogami, po których samochody osobowe i ciężarowe jeżdżą z dużymi prędkościami (50 km/h, 80 km/h lub nawet więcej). Zniechęca to do jazdy na rowerze. Należy także stymulować na szczeblu europejskim opracowywanie i wdrażanie przepisów w zakresie bezpieczeństwa zarówno w odniesieniu do rowerzysty i jego środka transportu, jak i do infrastruktury rowerowej oraz pozostałych uczestników ruchu.

4.5 Jakość istniejącej infrastruktury jest również zróżnicowana. Poza tym turyści rowerowi mniej chętnie wyjeżdżają do krajów, w których mają większe poczucie zagrożenia na drodze, gdy w swojej ojczyźnie przyzwyczaili się do bezpiecznej infrastruktury. Zaleca się wprowadzenie minimalnych standardów jakościowych (np. jeśli chodzi o szerokość ścieżek rowerowych, także dla innych rowerów o niestandardowych wymiarach⁽¹⁷⁾, i znaki drogowe) dla infrastruktury rowerowej tworzonej z wykorzystaniem dotacji europejskich i udostępnienie budżetu na dotacje na rzecz infrastruktury rowerowej, która już się sprawdziła w niektórych miastach i krajach Europy.

4.6 Chociaż istotne różnice dotyczące udziału ruchu rowerowego w całym transporcie w poszczególnych krajach i miastach Europy wynikają również z odmienności społecznych, geograficznych, klimatycznych i kulturowych, podstawową przyczyną są różnice dotyczące polityki transportowej. Z tego względu niezwykle ważna jest wymiana informacji, sprawdzonych

⁽¹²⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, s. 24

⁽¹³⁾ Patrz np. www.radroutenplaner.nrw.de i <http://www.fietserbond.nl/fietsrouteplanner>

⁽¹⁴⁾ Zgodnie z obliczeniami na rok 2003 przeprowadzonym przez COLIBI (Stowarzyszenie europejskiego przemysłu rowerowego) i COLIPED (Stowarzyszenie Europejskiego Przemysłu Części i Akcesoriów do Pojazdów Dwukołowych)

⁽¹⁵⁾ Źródło: Prezentacja Lesa Lumsdona na konferencji końcowej North Sea Cycle Route, 9 listopada 2006 r. dotyczącej turystyki, odbudowy gospodarczej i dotacji europejskich, patrz: <http://www.northsea-cycle.com> i http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centers/transport/docs/Northseacycleconf.doc

⁽¹⁶⁾ Patrz <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0005+0+DOC+XML+V0//EN>

⁽¹⁷⁾ Np. tandem, rower sportowy, aerodynamiczny rower poziomy i obudowany rower trójkołowy.

wzorców i akcje uświadamiające na rzecz transportu rowerowego. Zaleca się, aby Komisja Europejska kontynuowała lub rozpoczęła dotowanie wymiany informacji, sprawdzonych rozwiązań oraz akcji uświadamiających oraz by domagała się włączenia zintegrowanej polityki rowerowej (np. intermodalności transportu rowerowego z publicznym) do wszelkich przedsięwzięć transportowych, które wspiera dotacjami.

4.7 Jazda na rowerze jest popularnym zajęciem, które może być promowane jako element zdrowego stylu życia opartego na zasadach rozwoju zrównoważonego poprzez włączenie polityki rowerowej w inne dziedziny polityki oprócz polityki transportowej. Zaleca się również, aby włączyć politykę rowerową do dalszego rozwoju polityki europejskiej nie tylko w zakresie transportu i infrastruktury, lecz także w dziedzinie gospodarki przestrzennej (w tym polityki planowania miast), środowiska, gospodarki, zdrowia, szkoleń i edukacji. Z tego względu proponuje się również, aby Komisja Europejska właściwie organizowała i monitorowała zbieranie danych w zakresie ruchu rowerowego w Europie oraz wspierała ujednolicanie metod badawczych.

5. Współpraca europejska w zakresie rozszerzenia sieci tras Euro Velo

5.1 Euro Velo to projekt zainicjowany przez Europejską Federację Rowerzystów (EFR) w 1995 r. ⁽¹⁸⁾ Jego celem jest utworzenie 12 międzynarodowych długodystansowych tras rowerowych w Europie, zarówno w państwach członkowskich, jak i poza nimi. Całkowita długość proponowanych tras wynosi 66 tys. km. Trasy są oparte w znacznym stopniu na drogach lokalnych i regionalnych. Ważną zaletą projektu od samego początku były jego perspektywa kontynentalna i ogólnoeuropejska wizja tras rowerowych.

5.2 Dało to władzom lokalnym, regionalnym i krajowym motywację, aby współpracować w celu utworzenia międzynarodowych długodystansowych tras rowerowych. W zeszłym roku został otwarty odcinek Euro Velo 6, sięgający od Oceanu Atlantyckiego do Morza Czarnego. W tworzeniu tych tras główną rolę odgrywały fundusze INTERREG. Dotyczy to również trasy rowerowej Morza Północnego, która została ukończona w ramach projektu INTERREG pod koniec roku 2006 i jest uznawana przez EFR za odcinek Euro Velo 12.

5.3 U podstaw idei Euro Velo leży koncepcja, aby utworzyć i utrzymać uznaną transeuropejską sieć tras rowerowych jako TEN (sieć transeuropejską), tak jak się stało z siecią drogową i kolejową. Oczywiście celem nadrzędnym nie jest uczynienie polityki rowerowej elementem europejskiej polityki transportowej — chodzi raczej o korzyści dla turystyki i rozwoju regio-

nalnego w Europie. Poza zarządzaniem długoterminowym, ustaleniem tras i działalnością informacyjną, istotnym zadaniem jest oczywiście dalsze rozwijanie sieci. Opublikowanie w 2002 r. wytycznych w sprawie wszystkich głównych aspektów utworzenia tras Euro Velo w znacznym stopniu pomogło zapobiec dezinvestycjom. Komisja Europejska powinna nadal dotować trasy Euro Velo, mając na uwadze utworzenie kompletnej europejskiej sieci tras rowerowych, czyli sieci TEN dla rowerów.

5.4 Dyskusje pomiędzy partnerami w grupie ds. trasy rowerowej Morza Północnego dotyczące przyszłego kontynuowania trasy, działań promocyjnych i współpracy w licznych gronie partnerów (ok. 70 regionów w ośmiu krajach) nie przyniosły jeszcze ostatecznych rozstrzygnięć. Zagadnienie to jest również istotne w kontekście innych międzynarodowych długodystansowych tras rowerowych zbudowanych dzięki finansowaniu projektów (często 50 % środków pochodzi z funduszy unijnych), w których nie została uregulowana kwestia zarządzania współpracą i wspólnych działań marketingowych.

5.5 Jednym z możliwych i szeroko omawianych rozwiązań jest powierzenie zarządzania, koordynacji i administracji trasy, po ukończeniu prac nad jej infrastrukturą i oznakowaniem, organizacji europejskiej, takiej jak Europejska Federacja Rowerzystów (EFR), zgodnie z przykładem organizacji na szczeblu krajowym. W opinii EFR długoterminowe zarządzanie jakością tras, po ich ukończeniu, jest bardzo ważnym zagadnieniem, które musi znaleźć rozwiązanie na szczeblu międzynarodowym, tj. europejskim. Jakaś organizacja europejska powinna przejąć funkcje administracyjne i sekretarskie w zakresie przedsięwzięć dotyczących Euro Velo oraz różnych już ukończonych tras w ramach tego projektu. Ma to na celu zapewnienie nieprzerwanej konserwacji infrastruktury (w tym oznakowania tras) oraz centralnego rozpowszechniania informacji wśród rowerzystów (w tym informacji dotyczących dostępnej pomocy w razie awarii lub wypadku). Tak jak w wielu inicjatywach i projektach współpracy w Europie, konieczne będzie wsparcie finansowe ze strony UE.

5.6 Mimo ograniczonych środków EFR zintensyfikowała wysiłki na rzecz realizacji projektu Euro Velo w celu wypracowania i wdrożenia niezależnego rozwiązania tego problemu. Dotyczy to współpracy w zakresie dalszego rozwijania systemu oznakowania tras w projekcie Euro Velo 6, który byłby jednoznaczny i mógłby być zastosowany i przyjęty przez wszystkie kraje, oraz nacisków w sprawie uznania tego systemu oznakowania przez UNECE ⁽¹⁹⁾. Należy formalnie uznać system oznakowania stworzony przez EFR w ramach grupy partnerskiej Euro Velo oraz zachęcać do jego wdrażania.

Bruksela, 25 kwietnia 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁸⁾ Patrz http://www.ecf.com/14_1

⁽¹⁹⁾ Patrz: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>