

**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Plan działania UE na rzecz transportu rowerowego**

(2017/C 088/10)

**Sprawozdawca:** Kevin Peel (UK/PES), członek Rady Miasta Manchester**ZALECENIA POLITYCZNE**

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

**Zmiana paradygmatu i plan działania UE na rzecz transportu rowerowego**

1. Przypomina, że począwszy od lat 50. XX w. w wielu miejscach w Europie w planowaniu transportowym, urbanistycznym i przestrzennym indywidualny transport zmotoryzowany systematycznie uzyskiwał priorytet nad aktywnymi sposobami przemieszczania się i transportem publicznym. Jazda samochodem stała się dominującym sposobem przemieszczania się, nawet na małe odległości. Taki rozwój sytuacji w istotny sposób przyczynił się do pojawienia się wielu poważnych wyzwań, związanych zwłaszcza ze zmianą klimatu, zanieczyszczeniem powietrza, hałasem, problemami z bezpieczeństwem ruchu drogowego, zatorami komunikacyjnymi, niską jakością przestrzeni publicznej, separacją form użytkowania gruntów, uzależnieniem sektora transportu od ropy naftowej i presją na siłę nabywczą konsumentów, niewystarczającym poziomem aktywności fizycznej wśród dużej części ludności itp. Z tym ostatnim aspektem wiążą się dalsze problemy (np. opóźnienie w rozwoju zdolności motorycznych, przede wszystkim wśród dzieci, duża nadwaga, osłabienie koncentracji itp.).

2. Wzywa do zmiany paradygmatu w politykach dotyczących transportu, planowania i użytkowania gruntów, aby stawić czoła tym problemom. Taka zmiana wymagałaby nowej zrównoważonej hierarchii sposobów przemieszczania się, która stawiałaby na pierwszym miejscu zachęty i środki na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa i atrakcyjności sposobów aktywnych (chodzenia i jazdy na rowerze), na drugim promowanie transportu publicznego, na trzecim rozwój wspólnego korzystania z samochodów (*car-sharing/pooling*), a na ostatnim miejscu indywidualne korzystanie z samochodów prywatnych, oraz która umożliwiałaby niezbędną integrację różnych środków transportu. Powinna się ona przełożyć na zmiany we wszystkich aspektach planowania ruchu, w tym nadawanie priorytetu strumieniom ruchu aktywnych użytkowników transportu, inwestycje w infrastrukturę, alokację przestrzeni drogowej, przyznawanie pierwszeństwa w kodeksach drogowych itp.

3. Przyznaje, że zmiana paradygmatu w polityce transportowej jest wspólnym wysiłkiem wszystkich poziomów sprawowania rządów, począwszy od szczebla lokalnego i regionalnego po krajowy, europejski, a nawet światowy. Ma nadzieję, że w tym celu zostaną bardziej połączone różne szczeble planowania, zwłaszcza lokalnego i regionalnego, przy aktywnym udziale wszystkich podmiotów społeczeństwa obywatelskiego, w tym przedsiębiorstw, organizacji pozarządowych, związków zawodowych, środowisk akademickich itp.

4. Podkreśla potrzebę dążenia do większej dostępności przystanków transportu publicznego dla pieszych i rowerzystów, a także potrzebę stworzenia w punktach przesiadkowych bezpiecznych, powszechnie dostępnych i atrakcyjnych miejsc i parkingów dla rowerów oraz ewentualnych usług wspólnego korzystania z rowerów, w ramach instrumentów programowania terytorialnego.

5. Podkreśla, że zmiany w polityce i przydziale zasobów, zarówno w ujęciu kadrowym jak i pieniężnym, wynikają z ambitnych celów politycznych. Zaleca zatem Komisji, by przyjęła cel podwojenia ruchu rowerowego w państwach członkowskich UE w ciągu najbliższych dziesięciu lat (z obecnych 7–8 % udziału przejazdów rowerem w podziale zadań przewozowych do ok. 15 %).

6. Wzywa Komisję do przeanalizowania możliwości udziału transportu rowerowego w podziale zadań przewozowych w UE w perspektywie długoterminowej (lata 2030/2040/2050), oszacowania inwestycji i innych środków potrzebnych do wykorzystania tych możliwości, a także przeprowadzenia kompleksowej analizy kosztów i korzyści. Komisja powinna oprzeć tę analizę na istniejących sprawdzonych narzędziach, takich jak opracowane przez Światową Organizację Zdrowia narzędzie ekonomicznej oceny wpływu chodzenia i jazdy rowerem na zdrowie, oraz dalej rozwijać tę analizę, uwzględniając przekrojowe podejście do ruchu rowerowego w odniesieniu do takich dziedzin, jak gospodarka, środowisko, klimat, efektywność energetyczna, transport, edukacja, zdrowie, sport itd.

7. Zdecydowanie z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Parlamentu Europejskiego<sup>(1)</sup> i państw członkowskich<sup>(2)</sup>, by zaapelować do Komisji Europejskiej o przedstawienie europejskiej strategii w dziedzinie transportu rowerowego. W deklaracji państw członkowskich „Rower jako przyjazny klimatowi środek transportu”, zatwierdzonej podczas prezydencji luksemburskiej w październiku 2015 r., wezwano również do utworzenia w Komisji europejskiego punktu kontaktowego do spraw rowerowych.
8. Z zadowoleniem przyjmuje deklarację paryską z 2014 r. przyjętą w ramach ogólnoeuropejskiego programu dotyczącego transportu, zdrowia i środowiska (THE PEP) i zdecydowanie popiera opracowanie ogólnoeuropejskiego planu dotyczącego wspierania transportu rowerowego przez jego państwa członkowskie, WHO, EKG ONZ i inne zainteresowane strony<sup>(3)</sup>.
9. Apeluje o włączenie planu działania UE na rzecz transportu rowerowego do programu prac Komisji na 2018 r. Ten plan działania powinien zaspokoić rosnące zapotrzebowanie na skoordynowane działania na szczeblu UE, by pomóc uwolnić potencjał dobrze udokumentowanych korzyści z transportu rowerowego dla środowiska, zdrowia i gospodarki. Jednocześnie należy zadbać o to, by w planie działania zawrzeć środki umożliwiające podnoszenie świadomości i upowszechnianie wiedzy o takich korzyściach, po to by wprowadzić zwyczaj lub kulturę jazdy na rowerze.
10. Przypomina, że zgodnie z zasadą pomocniczości strategiczny rozwój krajowej sieci transportu rowerowego należy do kompetencji państw członkowskich, a UE powinna odgrywać rolę posiłkową, zwłaszcza w odniesieniu do transgranicznych połączeń takich sieci i strategii krajów i regionów, w których w mniejszym stopniu wykorzystuje się transport rowerowy, a także w odniesieniu do koordynowania europejskiej sieci transportu rowerowego i jej rozwijania.
11. Podkreśla jednak, że główną rolę w tworzeniu warunków przyszłościowego systemu transportu i mobilności w miastach i regionach odgrywają władze lokalne i regionalne, z pełnym zastosowaniem zasady pomocniczości i proporcjonalności, jako że mobilność miejska i transport miejski należą do kompetencji władz lokalnych i regionalnych. W tym względzie z doświadczenia wynika, że można włączyć szczegółowe plany transportu rowerowego do lokalnych strategii transportowych, by opracować ambitne wizje transportu rowerowego, które mogą cieszyć się wsparciem społeczności lokalnych. Z kolei regionalne partnerstwa i strategie transportowe również mogą włączać transport rowerowy do strategii regionalnych i zapewniać programy wsparcia w tej dziedzinie.
12. Ponawia zatem apel KR-u o bardziej aktywne włączenie władz lokalnych i regionalnych w proces decyzyjny<sup>(4)</sup> i uważa, że, jako organ reprezentujący samorządy lokalne i regionalne, KR powinien przewodzić dyskusji na temat inicjatyw UE wspierających transport rowerowy, ponieważ oczekuje się, że to regiony i miasta najbardziej skorzystają na takich działaniach.
13. Postrzega też transport rowerowy jako centralny element zrównoważonej mobilności w miastach oraz jako istotny element zintegrowanego programu UE dla miast.

## Finansowanie

14. Podkreśla, że istnieją poważne dowody naukowe na to, że stosunek korzyści do kosztów w przypadku inwestycji w infrastrukturę rowerową wynosi co najmniej 5:1<sup>(5)</sup>. Korzyści gospodarcze płyną z różnych stron: po pierwsze, z tworzenia głównie lokalnych miejsc pracy w produkcji rowerów i handlu detalicznym, naprawach, budowie lub konserwacji infrastruktury, a także w takich dziedzinach, jak turystyka rowerowa oraz usługi transportowe i inne. Po drugie, z poprawy zdrowia publicznego dzięki zwiększonej aktywności fizycznej, mniejszemu hałasowi i zanieczyszczeniu powietrza. Po trzecie, mniejsze zagnieżdżenie ruchu prowadzi do zmniejszenia liczby zablokowanych dróg, opóźnień i utraconych godzin pracy, a także zmarnowanego paliwa. Wszystko to prowadzi do polepszenia jakości życia w mieście i jednocześnie zwiększa atrakcyjność. Wreszcie, korzyści gospodarcze mogą być postrzegane w kontekście bardziej wydajnego użytkowania gruntów.

<sup>(1)</sup> Rezolucja 2015/2005(INI), w której wezwano do „włączenia planu działania UE na rzecz jazdy rowerem do programu prac Komisji na 2016 r.”.

<sup>(2)</sup> Deklaracja w sprawie roweru jako przyjaznego klimatowi środka transportu, nieformalne posiedzenie unijnych ministrów transportu, Luksemburg, 7 października 2015 r. <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiques/2015/10/07-info-transport-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode—2015-10-06.pdf>.

<sup>(3)</sup> [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration\\_de\\_Paris\\_EN.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration_de_Paris_EN.pdf).

<sup>(4)</sup> Opinia „Wdrażanie białej księgi w sprawie transportu z 2011 r.”, sprawozdawca: Spyros Spyridon (EL/EPL) (Dz.U. C 195 z 12.6.2015, s. 10).

<sup>(5)</sup> Brytyjski Departament Transportu szacuje, że stosunek korzyści do kosztów w przypadku grantów rowerowych wynosi 5,5:1, „Ocena wykorzystania grantów rowerowych” [„Value for Money Assessment for Cycling Grants”], Department for Transport, 2014; Transport & Mobility Leuven Leuven szacuje stosunek korzyści do kosztów w przypadku inwestycji w regionie stołecznym Brukseli na 5:1–9:1, „Wpływ i potencjał korzystania z transportu rowerowego na gospodarkę i zatrudnienie w regionie stołecznym Brukseli: bezpośrednie i pośrednie skutki korzystania z transportu rowerowego w 2002 r., 2012 r. i 2020 r.” [„Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale: Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020”], 2014; stosunek korzyści do kosztów w Helsinkach oszacowano na 8:1, „Helsinkiński raport rowerowy 2015” [„Helsinki Bicycle Account 2015”], miasto Helsinki, 2015.

15. Przywołuje zatem apel ministrów transportu z deklaracji w sprawie roweru jako przyjaznego klimatowi środka transportu, by opracować strategiczny dokument UE w sprawie transportu rowerowego, w którym określono by „unijne instrumenty polityczne i finansowe, które zostały już uruchomione lub które należy uruchomić, by zwiększyć modalny udział transportu rowerowego i wesprzeć zatrudnienie związane z sektorem rowerowym w UE, a także uwzględnić transport rowerowy w [...] unijnych instrumentach politycznych i finansowych”<sup>(6)</sup>.

16. Wzywa ponadto do opracowania przyszłościowej transportowej polityki inwestycyjnej UE, która powinna także poprawić zdrowie obywateli. W ramach tej polityki unijne środki finansowe przeznaczone na transport powinny być także inwestowane w transport rowerowy<sup>(7)</sup>, przy pełnym uwzględnieniu porozumienia paryskiego zawartego podczas COP 21.

17. Proponuje jako ogólną zasadę, by w każdym odpowiednim projekcie dotyczącym infrastruktury współfinansowanym przez UE uwzględniać w największym, jak to możliwe, zakresie transport rowerowy, tak by m.in. uniknąć ewentualnego negatywnego wpływu budowy autostrad, linii kolejowych itp. na transport rowerowy (tj. zasadę „transport rowerowy we wszystkich projektach infrastrukturalnych”). Ponadto w programach prac programu badań i innowacji na lata 2018–2020 Komisji Europejskiej, „Horyzont 2020” (Mobilność na rzecz wzrostu), należy wprowadzić transport rowerowy jako oddzielny priorytet finansowania.

18. Domaga się, by Komisja Europejska ustanowiła minimalne kryteria jakości infrastruktury rowerowej w odpowiednich projektach współfinansowanych ze środków unijnych, w szczególności w odniesieniu do kryteriów planowania sieci, które koncentrują się na bezpieczeństwie, funkcjonalności i sygnalizacji, aby zagwarantować optymalne wykorzystanie pieniędzy europejskich podatników. Wnosi ponadto, by Komisja współpracowała z państwami członkowskimi oraz władzami lokalnymi i regionalnymi podczas opracowywania krajowych wytycznych oraz bazy danych zawierającej najlepsze praktyki i umożliwiającej wymianę wiedzy w zakresie udostępniania infrastruktury rowerowej. Jednocześnie postuluje, by Komisja Europejska ustanowiła kryteria dotyczące finansowania i efektywności ekonomicznej głównych działań oraz zarządzania nimi.

19. Proponuje, by włączyć europejską sieć długodystansowych szlaków rowerowych EuroVelo<sup>(8)</sup> do TEN-T, co poprawiłoby połączenia transgraniczne, stworzyło możliwości rozwoju turystyki i sprzyjało promowaniu lepszej dostępności terenów śródmiejskich. Sugeruje, by wykorzystać środki finansowe instrumentu „Łącząc Europę” na węzły miejskie, np. na budowę miejskich i podmiejskich (szybkich) tras rowerowych.

### Bezpieczeństwo ruchu drogowego

20. Przypomina, że obawa przed wypadkiem podczas jazdy w ruchu zmotoryzowanym wpływa na powszechne przekonanie, że jazda rowerem jest czynnością niebezpieczną. Obawy te są częściowo bezzasadne, gdyż w większości chodzi o wypadki z udziałem samych rowerzystów, a nie innych pojazdów. Obawy, o których mowa, mogą jednak zniechęcać do korzystania z roweru i stanowić barierę dla rozwoju transportu rowerowego.

21. Przypomina, że ograniczenia prędkości w terenie zabudowanym i egzekwowanie tych ograniczeń to jeden z najważniejszych czynników w zmniejszaniu liczby śmiertelnych wypadków drogowych. Kolizje rowerzystów i szybko poruszających się pojazdów są główną przyczyną śmierci i poważnych obrażeń rowerzystów. W związku z tym KR apeluje do UE, by zaproponowała władzom krajowym, regionalnym i lokalnym zalecenia dotyczące lepszego zarządzania prędkością i środków uspokojenia ruchu poprzez wprowadzenie, m.in. na niektórych ulicach na obszarach miejskich, domyślnego ograniczenia prędkości do 30 km/h (lub 20 mph) oraz uwzględnienia ruchu rowerowego, aby umożliwić jednocześnie funkcjonowanie różnych użytkowników drogi: pieszych, rowerzystów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, pojazdów uprzywilejowanych (karetek pogotowia ratunkowego, samochodów straży pożarnej itp.). Ponadto w ramach homologacji typu należy też stopniowo wprowadzać inteligentne systemy dostosowania prędkości we wszystkich nowych pojazdach czterokołowych, autobusach i samochodach ciężarowych dopuszczanych do ruchu na drogach publicznych UE. Zwraca uwagę, że istnieje wyraźny rozdźwięk między obiektywnym, rzeczywistym bezpieczeństwem rowerzystów a właściwym wielu osobom subiektywnym poczuciem bezpieczeństwa. W celu zminimalizowania tego rozdźwięku należy przede wszystkim podjąć „miękkie” środki informacyjne i komunikacyjne, takie jak skuteczne kampanie uświadamiające. Jedynie wtedy, gdy zmniejszą się obawy związane z jazdą na rowerze i tym samym poprawi się subiektywne poczucie bezpieczeństwa, mniej pewni siebie rowerzyści także poczują się lepiej i zaczną korzystać z roweru jako środka transportu.

<sup>(6)</sup> Instrumenty polityki wymienione w deklaracji obejmują: plany zrównoważonej mobilności miejskiej z pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013 r., kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020, CIVITAS 2020, ELTIS, URBACT i obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności, a także odpowiednie instrumenty finansowania (w tym europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, programy COSME i „Horyzont 2020”).

<sup>(7)</sup> Obejmuje to infrastrukturę, lecz także usługi w zakresie mobilności, takie jak samoobsługowe wypożyczalnie rowerów, systemy ITS, przyjazny rowerom tabor itp.

<sup>(8)</sup> <http://www.eurovelo.org/>.

22. Przypomina ponadto, że mimo stosunkowo niewielkiej liczby większych i cięższych pojazdów na obszarach miejskich w porównaniu z ogólną liczbą pojazdów silnikowych, nieproporcjonalnie często biorą one udział w śmiertelnych wypadkach rowerowych.

23. Ubolewa nad niezmiernie powolnym spadkiem liczby ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów i popiera w związku z tym przyjęcie ogólnounijnego celu dotyczącego poważnych obrażeń oraz zbadanie, czy statystyki dotyczące poważnych obrażeń nie są zaniżane. W związku z tym nadrzędnym priorytetem planu działania UE na rzecz transportu rowerowego powinno być dążenie do zmniejszenia do zera liczby ofiar śmiertelnych oraz zajęcie wiodącej pozycji na świecie pod względem bezpieczeństwa i ochrony rowerzystów.

24. Wzywa do terminowego przeglądu rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego, w szczególności w odniesieniu do poprawy pola bezpośredniej widoczności kierowców w pojazdach ciężarowych, co można by uzupełnić innymi obowiązkowymi systemami bezpieczeństwa czynnego, takimi jak czujniki do wykrywania rowerzystów oraz zautomatyzowane systemy hamowania w celu uniknięcia kolizji.

25. Wzywa do aktualizacji rozporządzenia w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg<sup>(9)</sup>, aby uwzględnić również procedury badania ochrony rowerzystów w zderzeniach z przednią częścią pojazdu.

26. Apeluje o rozważenie możliwości włączenia konkretnych środków na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego na drogach miejskich i wiejskich, które przewidziane są w dyrektywach UE, takich jak unijna dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa infrastruktury tuneli i infrastruktury TEN-T<sup>(10)</sup>.

### **Mobilność w miastach i inteligentne systemy transportowe**

27. Zwraca się o uznanie w przyszłych wytycznych KE dotyczących logistyki miejskiej<sup>(11)</sup> ogromnych możliwości przeniesienia dostawy usług i towarów o wadze do 250 kg na elektryczne rowery dostawcze, a co za tym idzie – zalecanie, jeśli tylko to możliwe, dostawy w systemie logistyki rowerowej jako wariantu preferowanego.

28. Wskazuje, że planowanie przestrzenne w miastach oraz planowanie transportu muszą być ściśle powiązane i zintegrowane z mobilnością lokalną we wszystkich dziedzinach.

29. Podkreśla, że nauczanie – począwszy od szkoły – o bezpieczeństwie na drodze, przepisach ruchu drogowego i zasadach zachowania się na drodze, a także o niektórych zasadach dotyczących konkretnie jazdy rowerem, ma zasadnicze znaczenie i przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków z udziałem rowerzystów. Komisja Europejska powinna pomóc w rozpowszechnianiu sprawdzonych lokalnych programów szkolnych, w których szkoły wspólnie z policją i innymi zainteresowanymi stronami przekazują młodym rowerzystom wiedzę o dobrej technice jazdy na rowerze oraz podstawowe pojęcia dotyczące pomiaru siły i prędkości ewentualnych zderzeń drogowych, propagując jednocześnie korzyści płynące z transportu rowerowego, będącego transportem społecznym, zdrowym i zasadniczo bezpiecznym.

30. Przypomina stanowisko KR-u, że krajowe i lokalne regulacje dotyczące dostępu do ruchu miejskiego oraz opłaty drogowe mogą być skutecznymi instrumentami zarządzania konkurencyjnym popytem na przestrzeń drogową w miastach oraz sposobem na rozwiązywanie kluczowych problemów, takich jak zatłoczenie, zanieczyszczenie i rozrost miast<sup>(12)</sup>. W tym kontekście podkreśla, że w przyszłych niewiążących wytycznych Komisji dotyczących dostępności miast<sup>(13)</sup> należałoby systematycznie dawać priorytet ruchowi rowerowemu. Zaleca władzom lokalnym i regionalnym, aby częściowo reinwestowały dochody z systemów ograniczenia dostępu oraz opłaty związane z użytkowaniem dróg w transport rowerowy, tak by stworzyć atrakcyjną alternatywę dla użytkownika samochodu.

31. Odnotowuje, że połączenie transportu rowerowego z transportem publicznym jest korzystne dla obu rodzajów transportu i że multimodalność ma kluczowe znaczenie dla prawidłowej ciągłości sieci transportu miejskiego. Przypomina apel KR-u o obowiązkową publikację rozkładów jazdy i innych informacji o podróży oraz o ich pełną dostępność dla wszystkich obywateli UE<sup>(14)</sup>, a także o opracowywanie systemów informatycznych i aplikacji drogowych uwzględniających intermodalność. W odniesieniu do multimodalności apeluje o pełne włączenie programów dotyczących jazdy na rowerze

<sup>(9)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1).

<sup>(10)</sup> Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39, polskie wydanie specjalne: rozdział 7 tom 8, s. 309), dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

<sup>(11)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/index_en.htm).

<sup>(12)</sup> Opinia „Pakiet dotyczący mobilności w miastach”, sprawozdawca: Sir Albert Bore (UK/PES) (Dz.U. C 271 z 19.8.2014, s. 18).

<sup>(13)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/news/2015-11-27-guidance-acces-regulations\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/news/2015-11-27-guidance-acces-regulations_en.htm).

<sup>(14)</sup> Opinia „Usługi w zakresie informacji, planowania i sprzedaży biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych”, sprawozdawca: Petr Oswald (CZ/PES) (Dz.U. C 19 z 21.1.2015, s. 36).

i systemów samoobsługowych wypożyczalni rowerowych do norm technicznych, prawodawstwa UE i finansowanych przez UE programów badawczo-rozwojowych, zwłaszcza jeśli chodzi o planowanie podróży, uiszczanie opłat, parkowanie itp. Należy też poprawić infrastrukturę na dworcach autobusowych i kolejowych, a także stan obiektów związanych z transportem publicznym, tak by łatwiej było przesiadać się z pociągu lub autobusu na rower i odwrotnie<sup>(15)</sup>.

### **E-mobilność i polityka dotycząca zamówień publicznych**

32. Proponuje, by w strategiach dotyczących elektromobilności na wszystkich poziomach sprawowania rządów zawsze uwzględniać wykorzystanie rowerów elektrycznych.

33. Zaleca Komisji, by uwzględniła transport rowerowy podczas przeglądu unijnych kryteriów ekologicznych zamówień publicznych dotyczących transportu. W kryteriach udzielania zamówień publicznych nie tylko należy dążyć do drobnych ulepszeń dotyczących zakupu samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych (LCV) przez nabywców publicznych, ale także do uzyskiwania przejścia na przyjazne środowisku środki transportu, takie jak rower. W związku z tym obowiązkowym etapem procedur udzielania zamówień zgodnie z unijnymi kryteriami ekologicznych zamówień publicznych powinno być sprawdzenie, czy zamiast samochodów osobowych można kupić rowery (w tym rowery wspomagane silnikiem elektrycznym), a zamiast lekkich pojazdów użytkowych – rowery dostawcze (w tym rowery elektryczne i wspomagane silnikiem elektrycznym). Jednocześnie zaleca włączenie do zamówień publicznych kryteriów związanych z innowacyjnością, które ułatwią rozwój technologii we wszystkich aspektach i rozpowszechnianie jej w państwach członkowskich.

### **Łagodzenie zmiany klimatu i jakość powietrza**

34. Przyznaje, że do złagodzenia zmiany klimatu potrzebna jest cała kombinacja strategii politycznych zmierzających do osiągnięcia celów UE w zakresie dekarbonizacji sektora transportu i poprawy jakości powietrza na obszarach miejskich. Obejmuje to rozwiązania techniczne, zmiany strategii, a także zachęty do unikania zbędnych przejazdów. Integralną częścią każdej strategii łagodzenia zmiany klimatu i poprawy jakości powietrza, na wszystkich poziomach sprawowania rządów, powinny być ambitnie zakrojone programy wspierania transportu rowerowego. Ambitna polityka na rzecz transportu rowerowego może się też przyczynić do realizacji 11 celów zrównoważonego rozwoju ONZ<sup>(16)</sup>.

### **Dane dotyczące transportu rowerowego**

35. Podkreśla, że w podejmowaniu świadomych decyzji i mierzeniu wpływu działań politycznych i finansowych zasadnicze znaczenie mają wiarygodne i porównywalne dane. Zaleca zatem Komisji (Eurostatowi) opracowanie wspólnej metodyki gromadzenia danych i zharmonizowanych definicji na potrzeby krajowych i miejskich danych dotyczących korzystania z roweru.

### **Punkt kontaktowy do spraw rowerowych w Komisji Europejskiej i wymiana najlepszych praktyk**

36. Z zadowoleniem przyjmuje wyznaczenie w DG MOVE osoby odpowiedzialnej za kontakty w sprawach rowerowych. Jednakże podkreśla, że należy przekształcić to stanowisko w obsługujący całą Komisję punkt kontaktowy do spraw rowerowych i wyposażyć to stanowisko w zasoby kadrowe wielkości co najmniej jednego ekwiwalentu pełnego czasu pracy (EPC) oraz uzupełnić je o punkty kontaktowe do spraw rowerowych we wszystkich stosownych dyrekcjach generalnych KE, co umożliwiłoby sprawne konsultacje międzyresortowe i koordynację działań wewnątrz Komisji.

37. Zwraca się do Komisji o wspieranie centrum wymiany informacji, wyposażonego w odpowiednie zasoby, które zapewniłoby państwom członkowskim oraz władzom lokalnym i regionalnym dostęp do przykładów najlepszych praktyk, badań przypadków, sprawozdań, możliwości finansowania itp. dotyczących transportu rowerowego<sup>(17)</sup>.

Bruksela, dnia 12 października 2016 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów

Markku MARKKULA

<sup>(15)</sup> Projekt Bitibi wspierany z programu „Inteligentna energia dla Europy”.

<sup>(16)</sup> World Cycling Alliance/ECF, „Cycling delivers on the Global Goals”, 2015 r. [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals\\_internet.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf).

<sup>(17)</sup> Wiele przykładów dobrych praktyk zebrano w centrum monitorowania mobilności w miastach ELTIS ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)).