



Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Propozycja europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego

(Opinia z inicjatywy własnej)

(C/2024/3665)

Sprawozdawczyni:	Arianna Maria CENSI (IT/PES), członkini władz wykonawczych Mediolanu
Dokument źródłowy:	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Propozycja europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego” COM(2023) 566 final

ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW (KR),

1. Z zadowoleniem przyjmuje publikację europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego, gdyż promowanie korzystania z rowerów, które wnosi zasadniczy wkład w obniżenie emisyjności systemu transportowego, wymaga wspólnych wytycznych i pilnych działań, zwłaszcza na obszarach miejskich, a także – wraz z coraz powszechniejszym wykorzystaniem rowerów elektrycznych – w coraz większym stopniu na obszarach wiejskich.
2. Podkreśla, że sieć transportowa stanowi spójną całość i dlatego należy koordynować jej planowanie na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. Aby stworzyć warunki do osiągnięcia celów zrównoważonego środowiska miejskiego i większego udziału transportu rowerowego, zmiany w miastach trzeba wspierać na szczeblu krajowym. Unia powinna opracować mechanizmy zapewniające, że planowanie państw członkowskich na poziomie krajowym wspiera zmiany w miastach, np. w odniesieniu do węzłów miejskich transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.
3. Podkreśla, że brak formalnego zatwierdzenia europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego do końca obecnej kadencji parlamentarnej może spowodować problemy.
4. Zaznacza, że regiony i miasta – przy jak najbardziej pożądanym wsparciu ze strony państw członkowskich – są najlepiej przygotowane do realizacji celów deklaracji. W związku z tym – a także zgodnie z zasadą pomocniczości – przyszłe strategie Komisji Europejskiej powinny mieć charakter pomocniczy i wskazywać możliwości finansowania. Postuluje, by regiony i miasta uczestniczyły w pracach Komisji Europejskiej i – wobec powyższego – w opracowywaniu jej przyszłych strategii. Proponuje też, że sam podpisze deklarację jako dobitny dowód swego zaangażowania w fazę jej wdrażania.
5. Zaznacza, że prywatny ruch zmotoryzowany, oprócz przynoszenia użytkownikom wiele korzyści, wywołuje także szereg negatywnych efektów zewnętrznych – zarówno w skali globalnej z powodu emisji gazów cieplarnianych i zużycia zasobów do produkcji coraz większej liczby pojazdów, jak i na szczeblu lokalnym. Negatywne efekty lokalne obejmują emisję zanieczyszczeń (cząstek stałych, tlenków azotu i tlenków węgla, które mają duży wpływ na zdrowie ludzi); duże zagęszczenie ruchu, który pozbawia przestrzeń publiczną oryginalności i ją zubaża oraz podporządkowuje ją pojazdowi silnikowemu (będącym w ruchu lub zaparkowanym), a także spowolnienie ruchu pojazdów transportu publicznego, tak że staje się on mało wydajny i jest tym samym rzadko wykorzystywany. Mowa tu także o wypadkach, których ofiarą padają głównie tzw. niechronieni użytkownicy drogi, czyli de facto osoby korzystające z przestrzeni publicznej.

6. Przypomina, że obecna zależność od nieodnawialnych źródeł energii sprawia, że gospodarki światowe są podatne na wahania cen ropy naftowej i na zakłócenia w dostawach takich surowców. Podkreśla, że UE i państwa członkowskie muszą podjąć wysiłki na rzecz promowania pojazdów elektrycznych i bezemisyjnych paliw alternatywnych w transporcie. Duże znaczenie mają tu: elektryfikacja prywatnego transportu samochodowego, transportu lotniczego, publicznego i transportu ciężkiego, a także rozwiązania na rzecz nowych bezemisyjnych rodzajów transportu. Podkreśla również, że pomimo coraz większego nasycenia rynku pojazdami elektrycznymi europejska flota pojazdów wciąż składa się w dużej mierze z samochodów wyposażonych w silniki spalinowe. To wynika ze stosunkowo wysokich cen pojazdów elektrycznych i innych czynników, takich jak niedobór stacji ładowania i innej infrastruktury dla tych pojazdów, a także z ograniczonego zaufania konsumentów do ich niezawodności, zwłaszcza w ekstremalnych warunkach pogodowych.

7. Przypomina, że przyjęte 13 grudnia 2023 r. porozumienie COP28 przewiduje „stopniowe sprawiedliwe, uporządkowane i uczciwe odchodzenie od wykorzystywania paliw kopalnych do produkcji energii, wraz z przyspieszeniem działań w tym decydującym dziesięcioleciu, tak by zgodnie z wiedzą naukową osiągnąć neutralność emisyjną do 2050 r.”.

8. Zaznacza, że ukierunkowanie europejskiego wsparcia przede wszystkim na miasta ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów dotyczących neutralności klimatycznej do 2050 r., które zostały wytyczone w Europejskim Zielonym Ładzie i są zgodne ze zobowiązaniami Unii Europejskiej wynikającymi z porozumienia paryskiego COP21. Należy również przeznaczyć wystarczające środki na nowe działania w ramach istniejących programów UE i finansowania krajowego.

9. Przypomina, że w miastach europejskich mieszka 75 % ludności Unii. Na całym świecie miasta zużywają ponad 65 % światowej energii, co powoduje ponad 70 % emisji CO₂.

Korzyści płynące z polityki rowerowej

10. Zaznacza, że korzyści płynące z polityki promowania transportu rowerowego jako sposobu przemieszczania się, rekreacji, poznawania świata i zdobywania wiedzy są przedmiotem badań i zostały w dużej mierze objaśnione na płaszczyźnie naukowej, socjologicznej i epidemiologicznej.

11. Podkreśla, że jazda na rowerze jest aktywnym środkiem transportu, który sprzyja zdrowemu trybowi życia jednostek, obniżając poziom stresu i oddziałując pozytywnie na układ krążenia.

12. Przypomina, że ze społecznego punktu widzenia jazda na rowerze sprzyja budowaniu spójniejszych społeczności, gdyż przyczynia się do tworzenia przestrzeni publicznej przyjaznej dla obywateli w każdej grupie wiekowej i mających różną zdolność ruchu. Sprzyja także spotkaniom i budowaniu więzi między ludźmi oraz sprawia, że dzielnice stają się bardziej zaludnione, tętniące życiem i bezpieczne.

13. Zaznacza, że dzięki projektowaniu miast przyjaznych dla rowerzystów mogą one stać się bezpieczniejsze i bardziej dostępne dla wszystkich kategorii użytkowników. Rower jest ponadto tanim i dostępnym środkiem transportu, który może zmniejszać różnice społeczno-ekonomiczne w dostępie do transportu, umożliwiając większej rzeszy osób przemieszczanie się w sposób oszczędny i wydajny oraz zapewniając transport osobom nieposiadającym samochodu i prawa jazdy i mieszkającym na obszarach wiejskich położonych w pobliżu obszarów miejskich.

14. Podkreśla, że promowanie transportu rowerowego może wnieść zasadniczy i bezpośredni wkład w zwalczanie zanieczyszczenia powietrza. Rozpowszechnienie transportu rowerowego ogranicza bowiem zależność od zmotoryzowanych środków transportu, a także przyczynia się do zmniejszenia zagęszczenia ruchu drogowego, emisji gazów cieplarnianych i zużycia paliw kopalnych oraz do promowania zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich.

15. Zaznacza, że transport rowerowy nie tylko przyczynia się do poprawy środowiska miejskiego z ekologicznego i społecznego punktu widzenia, lecz wywołuje również pozytywne skutki gospodarcze – zarówno na szczeblu branży, jak i na poziomie lokalnym.

16. Wskazuje, że – jak podkreślił Parlament Europejski w rezolucji w sprawie opracowania unijnej strategii transportu rowerowego ⁽¹⁾ – na poziomie branży ekosystem transportu rowerowego obejmuje obecnie około 1 mln miejsc pracy, a do 2030 r. może być w nim zatrudnionych nawet 2 mln osób.

(¹) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_PL.html.

17. Zwraca uwagę na to, że propagowanie jazdy na rowerze jako środka transportu może generować powszechny dobrobyt na szczeblu lokalnym, gdyż inwestycje w infrastrukturę rowerową wspierają lokalne zatrudnienie dzięki tworzeniu miejsc pracy o kapitalnym znaczeniu dla projektowania, budowy i utrzymania szlaków rowerowych i samych rowerów. Popularyzacja turystyki rowerowej może również prowadzić do zwiększenia i zróżnicowania ruchu turystycznego i uczynienia go bardziej zrównoważonym. To przynosi bezpośrednie korzyści lokalnej działalności handlowej i przyczynia się do tworzenia miejsc pracy, których siłą rzeczy nie można przenieść na inne rynki.

Infrastruktura rowerowa

18. Przypomina, że jednym z głównych problemów jest rozpowszechnienie, jakość i stopień połączenia sieci infrastruktury przeznaczonej specjalnie dla rowerów. Często brakuje bowiem infrastruktury rowerowej, która byłaby połączona w ciągłą trasę i miała starannie zaprojektowane skrzyżowania – będące głównym miejscem krzyżowania się środków transportu drogowego. Często nie zapewnia się również wystarczającego oddzielenia rowerzystów od przepływu pojazdów. Integracja sieci infrastruktury rowerowej i poprawa jej funkcjonowania wymagają współpracy między lokalnymi, regionalnymi i krajowymi operatorami infrastruktury oraz wyznaczenia spójnych celów.

19. Podkreśla, że infrastruktura rowerowa oznacza rozwiązania, które – w zależności od kontekstu – przewidują różnoraki poziom oddzielenia rowerzystów od innych użytkowników dróg. Podkreśla, że chodzi tu o specjalne pasy ruchu dla rowerów – albo całkowicie oddzielone od drogi, albo chronione krawężnikiem – które powinny być w miarę możliwości preferowaną opcją zamiast szlaków rowerowych wyznaczonych jedynie za pomocą sygnalizacji.

20. Przypomina, że w niektórych państwach członkowskich wysoki poziom rozdrobnienia własności gruntów stanowi poważną przeszkodę w realizacji złożonych projektów infrastruktury rowerowej.

21. Zaznacza, że bezpieczeństwo stanowi do dzisiaj istotną przeszkodę w rozpowszechnieniu transportu rowerowego jako sposobu przemieszczania się dostępnego dla wszystkich rodzajów użytkowników.

22. Stwierdza, że zwiększenie bezpieczeństwa dróg umożliwia wykorzystanie potencjału transportu rowerowego, a także ruchu pieszego, transportu publicznego i innych rodzajów mobilności współdzielonej, również na obszarach bardziej ukierunkowanych na turystykę. Dobrze funkcjonujące łańcuchy transportowe przyczyniają się do płynnej mobilności.

23. Przypomina, że brak bezpiecznych miejsc parkingowych dla rowerów – zarówno w miejscach publicznych na obszarach miejskich, jak i w prywatnych budynkach mieszkalnych – zniechęca obywateli do wyboru rowerów w celu zaspokojenia potrzeb w zakresie mobilności.

24. Podkreśla, że miasta mogą realizować projekty mające na celu stworzenie infrastruktury rowerowej na szczeblu lokalnym, również z wykorzystaniem wsparcia ze strony sieci międzynarodowych, które od dziesięcioleci są zainteresowane przeprojektowaniem przestrzeni publicznej w sposób zapewniający lepszy komfort życia, większą zrównoważoność i wyższą jakość.

25. Zaznacza, że kobiety są nadal niedostatecznie reprezentowane w planowaniu transportu i że zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego w większym stopniu je zniechęcają. W tym kontekście zwraca uwagę, że ze względu na to, że kobiety są niestety wciąż obciążone większością pracy opiekuńczej, zwłaszcza opieką nad dziećmi, to potrzeba specjalistycznego sprzętu rowerowego (np. roweru towarowego, roweru „longtail”, fotelika rowerowego dla dziecka) stawia je w gorszej sytuacji i sprawia, że jeszcze ważniejsze stają się oddzielne pasy ruchu dla rowerów.

26. Zwraca uwagę na to, że w wieloletnich ramach finansowych (WRF) na lata 2021–2027 przewidziano 3,2 mld EUR (fundusze UE) na inwestycje w infrastrukturę rowerową. Do tego doliczyć należy 1,25 mld EUR ze współfinansowania krajowego, co daje łączną kwotę około 4,5 mld EUR ^(?), które przeznaczone zostaną na budowę 12 tys. km tras rowerowych do 2027 r.

27. Podkreśla, że dla lokalnych organów administracji publicznej kluczowe znaczenie mają środki finansowe, a także kapitał ludzki i zmiany proceduralne niezbędne do przeznaczenia tych środków na realizację konkretnych i funkcjonalnych projektów.

^(?) https://ecf.com/system/files/ECF_Policy_Brief_EU_Structural_Funds_for_Cycling_Investments.pdf.

28. Zachęca do opracowania orientacyjnych i pomocniczych wytycznych w sprawie wymogów jakości odnoszących się do infrastruktury przeznaczonej dla niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Służyłoby to poprawie jakości infrastruktury rowerowej we wszystkich państwach członkowskich, zgodnie z dyrektywą w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Działania dotyczące konserwowania, utrzymania i naprawy ścieżek rowerowych powinny być planowane przez cały rok.

29. Potwierdza potrzebę przygotowania „strategii bezpiecznej aktywnej mobilności”, by zachęcić do sprostania na szczeblu UE wyzwaniom związanym z bezpieczeństwem ruchu pieszego i rowerowego ⁽³⁾.

30. Wzywa Komisję Europejską, by w ramach następnej polityki spójności podjęła starania na rzecz ułatwienia inwestycji w mobilność ludzi. Inwestowanie w codzienną mobilność – a szczególnie w infrastrukturę rowerową – jest zauważalnym działaniem, które może ponownie przybliżyć politykę UE europejskim obywatelkom i obywatelom.

31. Zaleca ponadto, aby w ramach programu „Horyzont Europa” Komisja Europejska przewidziała środki na innowacje w zakresie planowania i wdrażania infrastruktury rowerowej.

32. Z zadowoleniem przyjmuje wstępne porozumienie osiągnięte 18 grudnia 2023 r. między Parlamentem Europejskim a Radą Europejską w sprawie przeglądu rozporządzenia dotyczącego rozwoju sieci TEN-T. Podkreśla, że infrastruktura przeznaczona do aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej) musi kwalifikować się do współfinansowania w ramach tego mechanizmu, gdyż podnosi ona poziom interoperacyjności systemu transportowego.

Mobilność zmotoryzowana

33. Przypomina, że duża liczba samochodów w miastach sprawia, że drogi połączone w niewielką sieć stają się arteriami, po których poruszają się samochody osób przejeżdżających przez dany obszar, osób poszukujących miejsca do parkowania czy też osób zatrzymujących się w danym miejscu legalnie bądź wręcz nielegalnie.

34. Ubolewa, że władze lokalne i regionalne w wielu państwach członkowskich nie uczestniczyły należycie w przygotowaniu krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności i apeluje o rozwijanie infrastruktury rowerowej. Podkreśla w związku z tym, że miasta i regiony muszą uczestniczyć w opracowywaniu wszelkich programów UE mających na celu wspieranie infrastruktury rowerowej zgodnie z zasadami partnerstwa i wielopoziomowego sprawowania rządów.

35. Zaleca, aby projekty dotyczące budowy szlaków rowerowych, które zostały określone w dokumentach strategicznych, traktowano jako sprawę wysokiej wagi. W przypadkach, gdy w grę wchodzi porozumienia majątkowe i rozstrzygnięcie na drodze prawnej, projekty powinny być bardziej elastyczne, tak jak się to dzieje w przypadku projektów infrastruktury drogowej.

36. Proponuje stworzenie europejskiego systemu opracowywania bądź aktualizacji koncepcji transportu rowerowego na szczeblu regionalnym, w ramach którego miasta i regiony mogłyby dzielić się dobrymi praktykami. Te koncepcje odzwierciedlałyby priorytety określone w deklaracji w sprawie transportu rowerowego, które byłyby realizowane przez regiony, miasta, gminy, deweloperów, stowarzyszenia rowerowe i inne zainteresowane strony na etapie budowy szlaków rowerowych.

37. Podkreśla, że miasta mogą działać w oparciu o rozwiązania, które tworzą synergię z transportem rowerowym. Mowa tu o projektach przekształcania ulic w strefy dla pieszych – zwłaszcza tych ulic, na których mieszczą się placówki edukacyjne lub które ze względu na swoje historyczne przeznaczenie lub cechy geometryczne i funkcjonalne mogą być w naturalny sposób wyłączone z ruchu zmotoryzowanego.

38. Odnotowuje, że obecnie środki transportu powodujące największe zanieczyszczenie w miastach, tj. indywidualne pojazdy napędzane benzyną i olejem napędowym, zajmują największą część przestrzeni publicznej przeznaczonej na mobilność. Wzywa zatem pilnie Komisję Europejską, by za pomocą nowego finansowania zachęcała władze lokalne do przywrócenia tej przestrzeni bardziej aktywnym formom mobilności – takim jak przemieszczanie się pieszo lub jazda na rowerze, a także solidny, dobrze zorganizowany i zintegrowany transport publiczny – oraz zachęcała do przejścia na pojazdy bezemisyjne.

⁽³⁾ Opinia przyjęta w październiku 2022 r. „Nowe ramy mobilności miejskiej”, sprawozdawczyni: Linda GAASCH (LU/Zieloni).

39. Podkreśla, że infrastruktura rowerowa oddzielona od ruchu innych pojazdów ma w miastach europejskich zasadnicze znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich rodzajów użytkowników. Jednak takie podejście można zastosować na niewielkiej liczbie dróg. Dlatego stwierdza, że w niektórych lokalizacjach podjęcie środków mających na celu ograniczenie prędkości i przepływu pojazdów z napędem silnikowym może okazać się konieczne.

40. Zwraca uwagę na to, że odnowione podejście do alokacji przestrzeni drogowej na obszarach miejskich będzie miało najbardziej decydujący wpływ na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Zachęci to także do zmiany zachowań i zmniejszy zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie hałasem oraz zagęszczenie ruchu.

41. Zaznacza, że dalsze działania, które mogą przyczynić się do ograniczenia liczby samochodów na drogach miejskich i do propagowania przemieszczania się rowerem i pieszo obejmują tworzenie obszarów ograniczonego ruchu o różnej wielkości i skali – od obszarów niedostępnych dla osób niebędących mieszkańcami po prawdziwe strefy niskich/zerowych emisji, z których wyłączone byłyby najbardziej zanieczyszczające klasy pojazdów. Podkreśla, że kontrolowanie i karanie nieprawidłowego parkowania oraz, ogólnie, wszelkich niewłaściwych sposobów korzystania z przestrzeni publicznej, ma zasadnicze znaczenie w miastach.

42. Przypomina, że nie tylko prywatny ruch zmotoryzowany, ale również rozwój handlu elektronicznego i dostaw do domu może wywierać coraz większą presję pod względem zanieczyszczenia, ruchu drogowego i wykorzystania przestrzeni publicznej przez logistykę na „ostatniej mili”. Dlatego firmy logistyczne na ostatniej mili muszą działać zespołowo, aby ograniczać ruch generowany przez dojazdy do poszczególnych odbiorców oraz puste przebiegi. Wiele dobrych przykładów w miastach pokazuje, że jest to możliwe.

43. Podkreśla, że wprowadzenie różnych form i różnego rodzaju transportu rowerowego (zarówno odnośnie do wspomagania elektrycznego, jak i indeksu nośności) może przynieść korzyści logistyce miejskiej, dzięki czemu logistyka na „ostatniej mili” może stać się bardziej zrównoważona.

44. Zaznacza, że przekroczenie dopuszczalnej prędkości jest istotną przyczyną około 30 % śmiertelnych wypadków drogowych i czynnikiem zwiększającym ryzyko poważnych skutków w większości wypadków. Dlatego też apeluje do Komisji, by zaleciła wprowadzenie bezpiecznych ograniczeń prędkości na wszystkich rodzajach dróg, szczególnie na obszarach mieszkalnych i na obszarach, na których porusza się wielu rowerzystów i pieszych.

45. Zwraca uwagę na to, że oprócz tworzenia przez samorząd terytorialny obszarów, na które pojazdy z napędem silnikowym nie mogłyby wjeżdżać lub do których miałyby ograniczony dostęp, należy dążyć na szczeblu UE do tego, by prywatne firmy dostawcze mogły korzystać z takich narzędzi jak CountEmissionsEU. To umożliwiłoby jasne informowanie użytkowników o wpływie ich zakupów na emisje CO₂ i przyczyniłoby się do ukierunkowania ich zachowań i wyborów.

Wkład współmodalności

46. Przypomina, że na obszarach podmiejskich istnieje szereg czynników utrudniających współmodalność. Są to: duża liczba miejsc, w których dochodzi do zderzenia ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego; brak połączeń infrastrukturalnych między ośrodkami miejskimi, które są zależne od dużych miast, a punktami transportu publicznego; brak bezpiecznych miejsc parkingowych przy tych punktach; trudności związane z przewożeniem rowerów w pociągach i metrze; a także brak zintegrowania opłat w różnych systemach mobilności (wspólne korzystanie z rowerów, transport publiczny, parkingi dla rowerów). W rezultacie współmodalność jest często zawodna i w praktyce nieefektywna z punktu widzenia czasu i kosztów.

47. Przypomina, że ustanowienie wielopoziomowego sprawowania rządów i owocnej współpracy ma zasadnicze znaczenie dla znalezienia skutecznych rozwiązań w zakresie transportu multimodalnego. Ta współpraca powinna obejmować rządy krajowe, władze lokalne i regionalne, a także przewoźników i inne zainteresowane strony. Bezpieczne parkingi dla rowerów oraz możliwość przewozu rowerów autobusami i pociągami ułatwiają łączenie różnych środków transportu.

48. Podkreśla potrzebę projektowania ulic z myślą o niskich prędkościach, większym bezpieczeństwie i lepszej widoczności najbardziej zagrożonych użytkowników przestrzeni publicznej. Zwraca uwagę na skuteczność infrastruktury uspokajającej ruch, a także środków zachęcających.

49. Podkreśla, że bardzo ważne jest, by zapewnić infrastrukturę nie tylko mieszkańcom miast, lecz także wszystkim tym, którzy je odwiedzają. Mowa tu między innymi o osobach dojeżdżających do pracy, turystach, osobach przyjeżdżających do miast w celach rekreacyjnych i zakupowych oraz o okazjonalnych przybyszach. Korzystanie z rowerów można zwiększyć dzięki dostępnym cyfrowym mapom rowerowym oraz odpowiednim znakom i oznaczeniom.

50. Zaznacza, że rządy krajowe, samorządy lokalne i regionalne, przewoźnicy oraz inne zainteresowane strony powinni wprowadzać usługi wspólnego użytkowania, wraz ze specjalnymi opłatami dla użytkowników okazjonalnych, budować bezpieczne parkingi dla rowerów przy węzłach przesiadkowych w ramach lokalnego transportu publicznego, zapewniać przewóz rowerów, a także inwestować w zintegrowanie opłat między różnymi usługami w zakresie mobilności – przewoźnikami w lokalnym transporcie publicznym i w mobilności współdzielonej. Wszystko to ma na celu wdrażanie mobilności jako usługi (MaaS) w celu zapewnienia zintegrowanego dostępu do pakietu usług w zakresie mobilności.

51. Wzywa do wzmocnienia węzłów multimodalnych, aby zapewnić płynne przesiadki między różnymi środkami transportu, w tym do poprawy dostępności dla uczestników aktywnej mobilności i do tworzenia bezpiecznych miejsc parkingowych dla rowerów w celu zagwarantowania szybszego i skuteczniejszego transferu osób i towarów.

Rola prawodawstwa

52. Zaznacza, że przepisy regulujące projektowanie i użytkowanie przestrzeni publicznej i dróg w miastach, regionach i gminach europejskich muszą opierać się na instrumentach ustawodawczych, które uwzględniałyby także nowe i pilne potrzeby w zakresie promowania aktywnej mobilności oraz mobilności z wykorzystaniem pojazdów lekkich.

53. Podkreśla znaczenie zasad pomocniczości i proporcjonalności w kontekście wszelkich działań na szczeblu UE. W Europie występują znaczne różnice pod względem dostępu do transportu rowerowego lub stopnia rozwoju, adekwatności bądź konieczności sieci tras rowerowych.

54. Podkreśla wkład, jaki władze lokalne mogą wnieść w popieranie postulatów dotyczących zmiany tych przepisów na szczeblu prawodawców regionalnych, krajowych i europejskich, a także dotyczących ich większego dostosowania do wyzwań związanych z rozpowszechnieniem jazdy na rowerze w Unii Europejskiej i na całym świecie.

55. Proponuje w związku z tym, by państwa członkowskie przeprowadziły przegląd ram regulacyjnych dotyczących transportu rowerowego i udostępniły jego wyniki na szczeblu europejskim w celu wyznaczenia, na pierwszym etapie, orientacyjnych, europejskich norm minimalnych, np. dotyczących projektowania i jakości infrastruktury rowerowej – przy jednoczesnym zachowaniu zasad pomocniczości i proporcjonalności. Przegląd powinien uwzględnić wykorzystanie gruntów na poziomie lokalnym oraz przydatność określonych rozwiązań w zależności od specyfiki miejsca, w którym odbywa się transport – na przykład na obszarze o gęstszej lub rzadszej zabudowie.

Znaczenie danych

56. Zwraca uwagę na to, że brak kampanii gromadzenia danych uwzględniających złożone łańcuchy multimodalne – regularne lub okazjonalne – z których często korzystają osoby przemieszczające się do miejsca przeznaczenia środkami transportu innymi niż samochód, utrudnia prawidłowe rozpoznanie potencjalnego zapotrzebowania na transport rowerowy na obszarach miejskich i podmiejskich.

57. Zaznacza, że chociaż metody gromadzenia danych są na ogół coraz bardziej zautomatyzowane, nie dotyczy to jazdy na rowerze, w przypadku której często stosuje się wciąż obliczenia manualne lub – co najwyżej – specjalnie zainstalowaną technologię czujnikową. Należałoby tu częściej stosować liczniki cyfrowe, a gromadzone w ten sposób dane uwzględnić w planowaniu dotyczącym transportu.

58. Podkreśla, że specjalne kampanie gromadzenia danych na potrzeby tworzenia macierzy modalnych początku–końca podróży mają kapitalne znaczenie dla lepszego zrozumienia dynamiki przemieszczania się na obszarach miejskich i – co za tym idzie – dla lepszego planowania i programowania działań niezbędnych do promowania transportu rowerowego.

59. Podkreśla znaczenie zaangażowania podmiotów prywatnych dla uzyskania dostępu do dużej ilości danych, na przykład za pośrednictwem sygnałów GPS z urządzeń komórkowych, i zwraca uwagę na rolę Unii Europejskiej w nawiązywaniu takich form współpracy.

60. Odnotowuje, że w ramach sprawozdawczości dotyczącej TEN-T Unia Europejska powinna zapewnić narzędzia umożliwiające władzom lokalnym i regionalnym skuteczne zgłaszanie wskaźników odnoszących się do mobilności rowerowej.

Świadomość i zgodność z przepisami

61. Przypomina, że aby zapewnić bezpieczne współistnienie i korzystanie z przestrzeni publicznej, należy zwiększyć świadomość przepisów oraz ich przestrzeganie przez wszystkich użytkowników ruchu drogowego. W tym celu zwraca uwagę na szczególne znaczenie szkoleń w dziedzinie edukacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, ukierunkowanych zwłaszcza na tworzenie wzorców zachowań, ze szczególnym uwzględnieniem populacji w wieku szkolnym.

62. Podkreśla, że zasadniczą wagę ma ulepszenie wyposażenia technologicznego zarówno nowo zarejestrowanych⁽⁴⁾, jak i już użytkowanych pojazdów z napędem silnikowym, zwłaszcza większych, oraz wyposażenie pojazdów w czujniki, które mogą wykrywać niechronionych uczestników ruchu drogowego i interaktywnie ostrzegać kierowców.

63. Przypomina, że środki bezpieczeństwa osobistego, takie jak kaski⁽⁵⁾, światła, dzwonki i odzież odbłaskowa, zwiększają bezpieczeństwo rowerzystów.

64. Przypomina, że zadaniem miast jest dążenie do edukowania i informowania na różnych szczeblach i z wykorzystaniem różnych dostępnych narzędzi, w ramach programów edukacji drogowej w szkołach w celu krzewienia aktywnej mobilności, kultury przestrzeni publicznej oraz troski o potrzeby najbardziej niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Zatem zachęca do wdrażania działań uświadamiających skierowanych do młodszych pokoleń.

65. Zaznacza, że miasta i wszystkie inne właściwe organy muszą również prowadzić ukierunkowane kampanie uświadamiające na temat przestrzegania przepisów i bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także kursy szkoleniowe dla kierowców samochodów ciężarowych poruszających się po coraz bardziej zatłoczonych drogach, na których jest coraz więcej użytkowników aktywnej mobilności.

66. Wzywa miasta, regiony i państwa członkowskie do wspierania transportu rowerowego podczas świadczenia usług publicznych – na przykład przez organy policji.

67. Apeluje do Komisji Europejskiej o propagowanie pomysłu ogłoszenia Europejskiego Dnia bez Samochodu – przynajmniej jednej niedzieli w roku – by podnieść świadomość na temat alternatywnych rozwiązań w zakresie mobilności.

68. Zwraca się do Komisji Europejskiej, by mocniej wspierała transport rowerowy poprzez szersze informowanie o przypadającym na 3 czerwca Światowym Dniu Roweru, i by zastanowiła się nad ogłoszeniem Europejskiego Roku Roweru w nadchodzących latach.

Bruksela, dnia 17 kwietnia 2024 r

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Vasco ALVES CORDEIRO

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, p. 1).

⁽⁵⁾ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-01/Road%20Safety%20thematic%20report%20Serious%20injuries_final.pdf.