



JAK ZDOBYĆ FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INWESTYCJE ROWEROWE

PRZEWODNIK DLA POLSKIPO PROCESIE PROGRAMOWANIA
DLA EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU ROZWOJU REGIONALNEGO
NA LATA 2021-2027



ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union



Cycling
Industries
Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

www.ecf.com



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

The European Cyclists' Federation is the umbrella federation for national cycling organisations (organisations that promote bicycle use in the context of mobility) throughout Europe. With 69 members across more than 40 countries, the European Cyclists' Federation (ECF) unites cyclists' associations giving them a voice on the European and international level. Our aim is to get more people cycling more often by influencing policy and budgets in favour of more cycling.

Publisher

European Cyclists' Federation
Avenue des Arts 7
1000 Brussels, Belgium
office@ecf.com

Authors

Fabian Küster, Senior Policy Officer
Magdalena Kolczyńska, Policy Intern

@European Cyclists' Federation, November 2020

Spis treści

1. PRZEDMOWA	5
2. STRESZCZENIE	6
3. ZNACZENIE INWESTYCJI ROWEROWYCH W NOWEJ PERSPEKTYWIE BUDŻETOWEJ 2021–2027	7
3.1. Priorytety nowego budżetu 2021-2027	7
3.2. Fundusze Europejskie na lata 2021 – 2027	8
3.3. Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności	10
4. OGÓLNE KORZYŚCI Z INWESTYCJI ROWEROWYCH	11
5. SZCZEGÓLNE WYZWANIA STOJĄCE PRZED POLSKĄ	13
5.2. Zalecenia krajowe	15
5.3. Krajowe plany na rzecz energii i klimatu	16
6. OD EUROPEJSKICH REGULACJI DO KONKRETNÝCH INWESTYCJI	18
6.2. Przegląd dokumentów programowych	20
6.3. Potrzeby inwestycyjne	23
6.4. Dokumenty programowe i narodowe strategie rowerowe	23
7. DOBRE PRAKTYKI & WSPANIAŁE INSPIRACJE	25
7.1. TRANSPORT MIEJSKI: INFRASTRUKTURA ROWEROWA WALENCJI (Hiszpania)	25
7.2. REGIONALNA SIEĆ SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH: VELO MAŁOPOLSKA (Polska)	29
7.3. PODMIEJSKIE POŁĄCZENIA ROWEROWE: FIETSSNELWEGEN (Belgia)	31
8. DOBRE PRAKTYKI & WSPANIAŁE INSPIRACJE	34
8.1. Dokumenty programowe	34
A. DIAGNOZA	34
8.2. Programy operacyjne/ Programy rozwoju obszarów wiejskich	37
9. DO DZIEŁA	41
10. ZAŁĄCZNIK: KORZYŚCI DLA EUROPY Z INWESTYCJI W SEKTOR ROWEROWY	43
10.1. EKONOMIA	43
10.2. TECHNOLOGIA	44
10.3. ŚRODOWISKO I ZASOBY NATURALNE	45
10.4. ZDROWIE	45
10.5. KORZYŚCI SPOŁECZNE I JAKOŚĆ ŻYCIA	46
11. BIBLIOGRAFIA	47



więcej i lepsze
kolarstwo dla
każdego

1. PRZEDMOWA

Szanowni Państwo,

znajdujemy się obecnie w wyjątkowym momencie dla przyszłości regionów europejskich. Ponieważ obecny okres finansowy 2014-2020 dobiega końca, stajemy przed zadaniem nakreślenia nowej wizji polityki regionalnej. Aby to zrobić, musimy odpowiedzieć na pytania: jak chcemy by wyglądały miasta i wsie naszych regionów? W jaki sposób chcemy zapewnić bezpieczeństwo i wysoką jakość życia ich mieszkańcom? Jak zagwarantować, by planowane przez nas inwestycje przyniosły nam wszystkim jak największe korzyści gospodarcze i społeczne? To nigdy nie były proste pytania, ale dziś odpowiedź jest jeszcze trudniejsza. Pandemia COVID-19, która wstrząsnęła całym światem, postawiła przed nami zupełnie nowe wyzwania w zakresie ochrony zdrowia i zabezpieczenia ekonomicznego obywateli.

Kolejne trudności może stwarzać konieczność dostosowania naszych inwestycji do wymogów Zielonego Ładu. Unia Europejska dąży do osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 roku. Jest to bez wątpienia bardzo ambitny cel, na który Europa chce przeznaczyć bezprecedensowe środki finansowe. Wszyscy musimy być gotowi do skorzystania z tej szansy.

Mając na uwadze doświadczenia wielu regionów europejskich, jako Europejska Federacja Rowerzystów (European Cyclists' Federation) uważamy, że ambitna polityka rowerowa najlepiej chroni obie, tak ważne dziś, wartości: zdrowie publiczne i ochronę klimatu. Większa liczba osób jeżdżących na rowerze oznacza mniejszą emisję gazów cieplarnianych, niższy poziom hałasu i lepszą jakość powietrza, a także większą aktywność fizyczną osób w każdym wieku i, co jest szczególnie ważne w obecnych okolicznościach, znacznie mniejsze ryzyko infekcji podczas dojazdów do pracy, w porównaniu z innymi środkami transportu.

W wieloletnich ramach finansowych (WRF) na lata 2007-2013 na rozwój infrastruktury rowerowej przeznaczono około 700 milionów euro. Kwota ta stanowiła zaledwie 1% całkowitych wydatków UE na środki transportu w tym okresie. W latach 2014-2020 UE zainwestowała już prawie trzykrotnie więcej w projekty dotyczące ruchu pieszego i

rowerowego. O ile wzrost ten jest bardzo pożądanym, to nadal stanowi jedynie niewielki ułamek całkowitego budżetu na europejski transport. Naszą ambicją jest, by w latach 2021-2027 na inwestycje w aktywną i zrównoważoną mobilność przeznaczonych zostało 6 miliardów euro z funduszy europejskich.

Aby jednak osiągnąć ten cel, potrzebujemy państwa aktywnej współpracy. Dlatego serdecznie zachęcamy Państwa do włączenia w umowę partnerstwa i programy operacyjne w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności ambitne cele rozwijające transport i turystykę rowerową. W niniejszym przewodniku znajdują Państwo informacje na temat korzyści płynących z inwestycji w sektor rowerowy oraz całą niezbędną wiedzę na temat tego, jak zdobyć środki europejskie na ich realizację.

Dzisiaj decydują Państwo o przyszłym kształcie swoich regionów i Europy. Mamy nadzieję, że niniejszy przewodnik pomoże Państwu w planowaniu ambitnych, korzystnych ekonomicznie i przyjaznych środowisku inwestycji oraz pozyskaniu na nie niezbędnych funduszy.

Z wyrazami szacunku



Jill Warren
ECF co-CEO



Morten Kabbell
ECF co-CEO

2. STRESZCZENIE

Po dstawowym celem niniejszego Przewodnika jest wsparcie osób odpowiedzialnych za opracowywanie dokumentów programowych w ramach EFRR na drodze do uzyskania znaczących funduszy europejskich na realizację ambitnych inwestycji rowerowych w polskich regionach.

Rok 2021 to początek nowego 7-letniego okresu finansowego w Unii Europejskiej, zwanego wieloletnimi ramami finansowymi (WRF). Po bezprecedensowym kryzysie związanym z pandemią COVID-19 Unia chce skoncentrować się na ożywieniu europejskiej gospodarki, nie tracąc jednak z oczu potrzeby ochrony zdrowia obywateli i realizacji ambitnych celów Zielonego Ładu. Nowy budżet UE, wraz z regulacjami dotyczącymi Europejskich Funduszy Strukturalnych, opiera się na tych właśnie zasadach.

Europejska Federacja Rowerzystów uważa, że ambitne inwestycje w transport i turystykę rowerową są najlepszym sposobem na pobudzenie wzrostu gospodarczego regionów, przy jednoczesnym poszanowaniu środowiska naturalnego oraz zdrowia i dobrobytu obywateli. Przekonanie to opiera się na naszych wieloletnich doświadczeniach w terenie, twardych danych ekonomicznych i badaniach naukowych dotyczących korzyści dla zdrowia i środowiska wynikających z aktywnej i zrównoważonej mobilności.

Aby w pełni potwierdzić te tezy, niniejszy Przewodnik przedstawia:

- 🚲 znaczenie inwestycji w zrównoważony transporty rowerowy dla realizacji celów nowego budżetu Unii Europejskiej (rozdział 3);
- 🚲 przegląd ogólnych korzyści gospodarczych, społecznych i środowiskowych wynikających z inwestycji w transport i turystykę rowerową (rozdział 4);
- 🚲 znaczenie inwestycji rowerowych dla realizacji zaleceń Rady i Komisji Europejskiej w sprawie krajowego programu reform Polski oraz dla wypełnienia zobowiązań zawartych w Krajowym planie na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (rozdział 5);
- 🚲 drogę od regulacji unijnych do konkretnych inwestycji w terenie (rozdział 6);
- 🚲 zbiór dobrych praktyk inwestycyjnych przedstawiających udane projekty rowerowe zrealizowane dotychczas z EFRR (rozdział 7);
- 🚲 zbiór dobrych praktyk programowych przedstawiający konkretne zapisy w programach operacyjnych tych państw europejskich, którym udało się pozyskać znaczne fundusze na inwestycje związane z transportem rowerowym w okresie finansowym 2014-2020 (rozdział 8);
- 🚲 przykładowe działania, które może podjąć każda osoba zainteresowana rozwojem transportu i turystyki rowerowej w swoim regionie (rozdział 9).

3. ZNACZENIE INWESTYCJI ROWEROWYCH W NOWEJ PERSPEKTYWIE BUDŻETOWEJ 2021–2027

3.1. Priorytety nowego budżetu 2021-2027

Budżet UE na lata 2021-2027 był przedmiotem gorących sporów między europejskimi urzędnikami i politykami. Dyskutowano nad ostateczną sumą dostępnych środków, źródłami finansowania i podziałem funduszy pomiędzy różne programy unijne. Bezdyskusyjne były jednak dwie kwestie: że nowa polityka finansowa UE musi stawić czoła bezprecedensowym wyzwaniom zdrowotnym i gospodarczym spowodowanym przez pandemię COVID-19 oraz że musi przyczynić się do realizacji ambitnych celów europejskiego Zielonego Ładu.

Aby osiągnąć te cele, postanowiono, że co najmniej 30% budżetu UE musi być przeznaczone na cele związane z ochroną klimatu. Ponadto duży nacisk położono na projekty przyczyniające się do zwiększenia bezpieczeństwa zdrowotnego obywateli Europy i chroniące ich przed rozprzestrzenieniem się wirusa COVID-19. Są to kluczowe kryteria inwestycyjne, które muszą być brane pod uwagę przez wszystkie państwa członkowskie, które chcą w pełni skorzystać z nowych środków budżetowych UE.

Promowanie transportu i turystyki rowerowej w doskonały sposób realizuje oba te priorytety. Po pierwsze, rower jest jedynym środkiem transportu, który uznano za w 100% przyjazny zarówno dla klimatu, jak i ochrony środowiska.¹ Ten wskaźnik ma umożliwić Komisji Europejskiej monitorowanie, czy beneficjenci funduszy europejskich przestrzegają zasady „30% funduszy dla ochrony klimatu”. Innymi słowy: znaczące inwestycje w sektor rowerowy pozwalają państwom i regionom na osiągnięcie wymaganego progu wydatków na cele przyjazne dla środowiska i klimatu, pozostawiając pozostałe fundusze na inne ważne projekty poza tymi obszarami polityki.

Po drugie, rower uznawany jest za jeden z najbezpieczniejszych środków transportu w czasie pandemii COVID-19. Jazda na rowerze wymusza zachowywanie przez podróżujących wymaganego dystansu społecznego. Co więcej, regularna aktywność zapobiega powstawaniu licznych chorób oraz poprawia dobrostan psychiczny obywateli,² co jest szczególnie istotne w okresie rosnących niepokoїв gospodarczych i społecznych oraz przedłużającego się lockdownu.

¹ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council laying down common provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, and the European Maritime and Fisheries Fund and financial rules for those and for the Asylum and Migration Fund, the Internal Security Fund and the Border Management and Visa Instrument; Annex 1; point 075, dostępne na stronie: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A375%3AFIN>

² N. Panozzo, Keep Cycling during the Coronavirus Outbreak, March 27th, 2020, dostępne na stronie: <https://ecf.com/news-and-events/news/keep-cycling-during-coronavirus-outbreak>

COVID-19 I POLITYKA TRANSPORTOWA

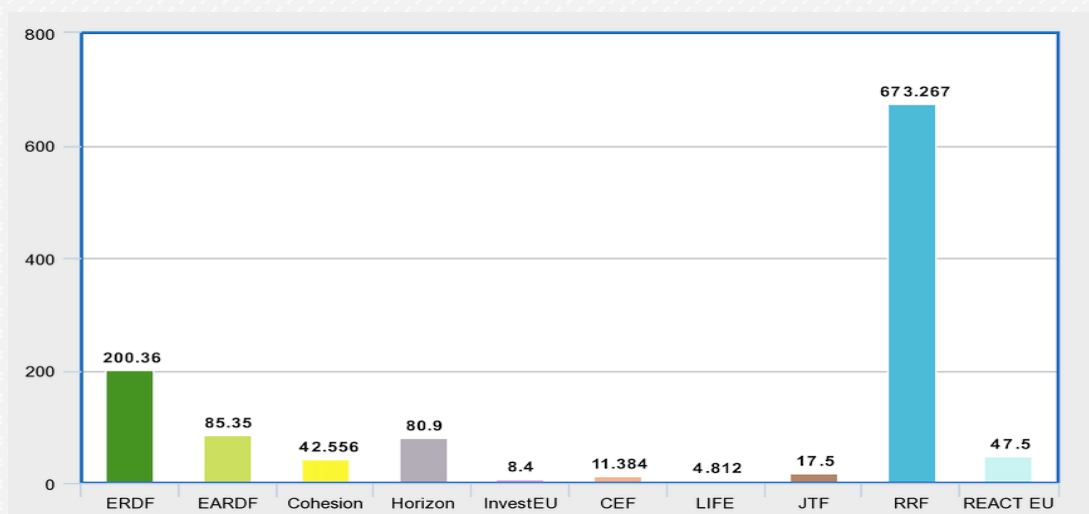
Pandemia koronawirusa drastycznie zmieniła dominujące wzorce mobilności. Niektóre z tych zmian są przejściowe, ale inne będą miały długofalowe skutki i trwale wpłyną na przyszłość transportu miejskiego, stając się "nową normalnością". Nie ma wątpliwości, że regiony europejskie muszą zareagować na tę rewolucję i wpływać na jej rozwój poprzez szybkie działanie w celu wzmocnienia pozytywnych trendów (takich jak uspokojenie ruchu samochodowego i wzrost zainteresowania aktywną mobilnością, w tym jazdą na rowerze) i złagodzenia negatywnych (np. utrata użytkowników transportu publicznego).

Wiele miast europejskich podjęło już to wyzwanie. Aż jedna trzecia stolic Europy, w tym Bruksela, Rzym i Berlin, zdecydowała się na zamknięcie odcinków dróg dla ruchu samochodowego lub na zmianę podziału przestrzeni drogowej w celu stworzenia tymczasowych ścieżek rowerowych. Od początku pandemii ogłoszono w całej Europie powstanie ponad 2300 km tymczasowych ścieżek rowerowych, przeznaczając na te inwestycje ponad 1 mld EUR³.

Sytuacja ta wymaga ponownego przemyślenia regionalnych i narodowych programów transportowych. Zarówno państwa, jak i regiony powinny skoncentrować swoje wysiłki na aktualizacji strategicznych dokumentów dotyczących mobilności, takich jak analiza popytu, prognozy ruchu drogowego, plany zrównoważonego transportu miejskiego czy strategię rowerowe oraz rozważyć w jaki sposób finansowanie z EFRR może wesprzeć wdrażanie nowej polityki transportowej, która będzie uwzględniała opisane przemiany.

3.2. Fundusze Europejskie na lata 2021 – 2027

Niniejszy Przewodnik skupia się przede wszystkim na pozyskiwaniu środków na inwestycje rowerowe z EFRR. Nie jest to jednak jedyne źródła finansowania, które mogą być wykorzystane do rozwoju bezemisyjnej infrastruktury transportowej w regionach. Poniżej przedstawiamy proponowany podział środków europejskich między wybrane programy unijne na okres finansowy 2021-2027. W poniższej tabeli przedstawiliśmy te programy, które naszym zdaniem mogą być wykorzystane do pozyskania środków na inwestycje rowerowe. Prosimy pamiętać, że dokładne liczby wciąż mogą ulec zmianie, ponieważ proces legislacyjny mający na celu przyjęcie nowego budżetu UE nie został jeszcze zakończony.



Wykres 1: Porównanie budżetów poszczególnych programów UE.

³ COVID-19 Cycling Measures Tracker, ECF, October 2020, dostępne na stronie: <https://ecf.com/dashboard>

Program (w nawiasach podano skrócone nazwy angielskie użyte w wykresie powyżej)	Cel programu	Dostępne środki wg cen z 2018 roku (w mln EUR))	
Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF)	Rozwój i dostosowanie strukturalne gospodarek regionalnych	200,360	
Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EARDF)	Rozwój ekonomiczny społeczności wiejskich.	85,350	
Fundusz Spójności (CF)	Zmniejszanie różnic gospodarczych i społecznych między krajami UE i promowanie zrównoważonego rozwoju.	42,556	
w tym Instrument "Łącząc Europę" – Transport		10,000	
Horizon	Research and innovation.	80,900	
InvestEU Fund	Sustainable infrastructure; Research, innovation and digitization; Small and medium-size enterprises; Social investments and skills Strategic European investments.	8,400	
Instrument "Łącząc Europę" – Transport	Investments in building new transport infrastructure in Europe along the TEN-T (Trans-European Network – Transport) or rehabilitating and upgrading the existing one.	11,384	
LIFE	Environment and climate action.	4,812	
Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (JST)	Support for EU regions most affected by the transition to a low carbon economy.	17.500	
Next Generation EU	Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RFF)	Wsparcie dla krajów UE w wychodzeniu z kryzysu gospodarczego.	673,267
	REACT EU	Dodatkowe środki na EFRR, Europejskie Fundusze Społeczne i Europejski Fundusz Pomocy Najbardziej Ubogim.	47,500

Tabela 1: Porównanie budżetów poszczególnych programów UE

Klika słów na temat Europejskiego Funduszu Rolnego na Rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich

Niewiele krajów korzysta obecnie z Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) jako źródła finansowania inwestycji w sektorze rowerowym. W rzeczywistości jednak może on być wykorzystywany do znaczących projektów infrastrukturalnych zlokalizowanych na obszarach wiejskich lub łączących te obszary z miastami. Francja wykorzystwała EFRROW do budowy sieci kilkuset kilometrów turystycznych tras rowerowych, które obecnie stanowią dynamicznie rosnące źródło dochodów dla lokalnej agroturystyki, gastronomii i innych usług towarzyszących.⁴ Doskonałym przykładem takiej trasy jest szlak rowerowy Winnice Burgundii. Środki z EFRROW można również przeznaczyć na budowę parkingów rowerowych przy lokalnych stacjach kolejowych, bezpiecznych ścieżek rowerowych łączących gminy podmiejskie z metropolią, niewielkich tras turystycznych na terenach cennych przyrodniczo, szlaków dla rowerów górskich i wiele innych inwestycji.

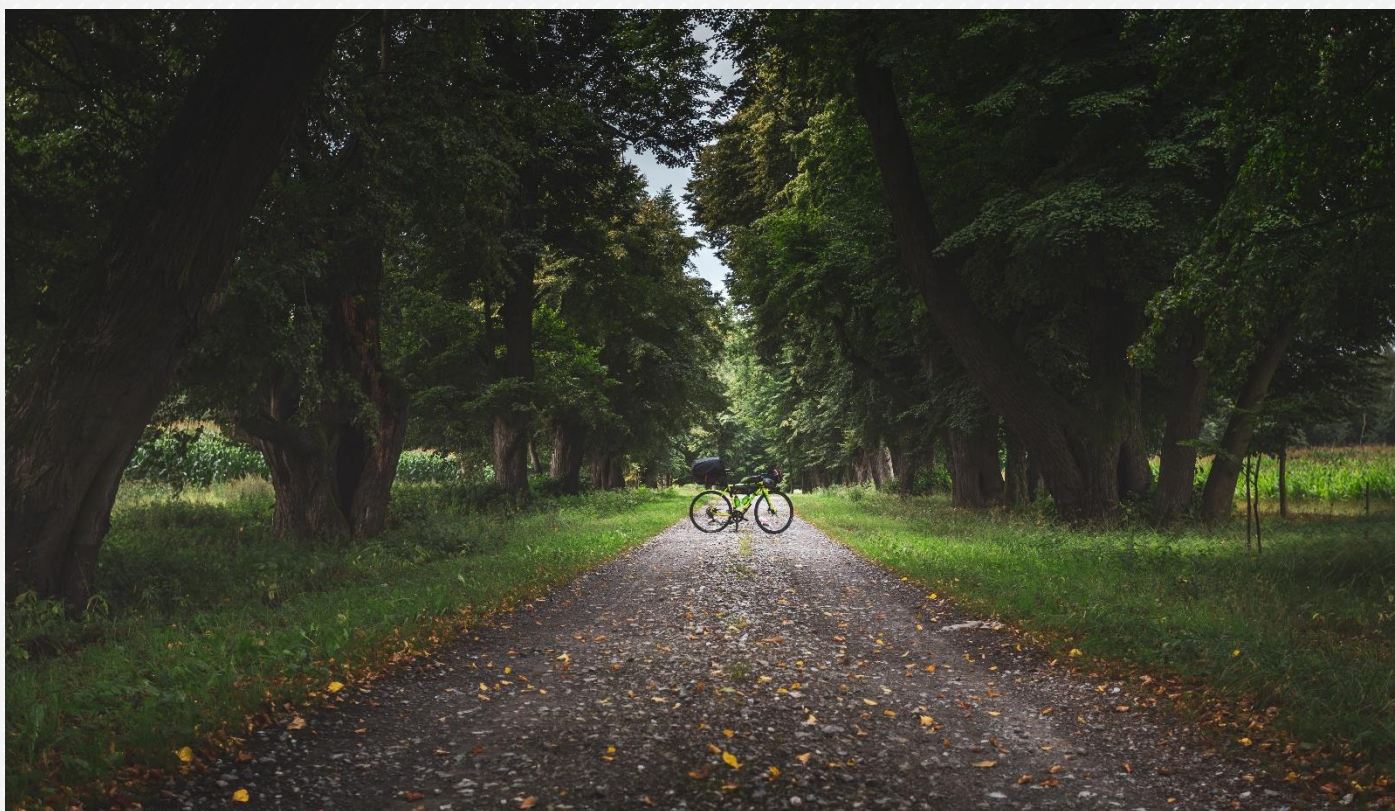
⁴ Programme Opérationnel FEDER-FSE Bourgogne 2014-2020, dostępne na stronie: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2020/03/Programme_2014FR16M0OP014_7_1_fr.pdf

3.3. Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności

750 mld EUR zostanie przydzielonych państwom członkowskim w ramach dotacji i pożyczek z NextGenerationEU – pakietu instrumentów mających na celu przeciwdziałanie kryzysowi gospodarczemu wywołanemu przez pandemię koronawirusa. Największym pojedynczym funduszem w ramach tego pakietu jest Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności, dysponujący budżetem w wysokości 672,5 mld EUR. Co najmniej 37% tego budżetu musi zostać wykorzystanych na wspieranie działań na rzecz klimatu.

W dniu 17 września 2020 r. Komisja Europejska opublikowała wytyczne dla państw członkowskich dotyczące sposobu wydawania pieniędzy z tego funduszu. Państwa członkowskie muszą rozdysponować 70 % dostępnych środków do 2022 roku, a pozostałe 30 % do końca 2023 r. Od 15 października 2020 r. Komisja przyjmuje do wstępnej oceny krajowe plany odbudowy, które powinny zawierać opis planowanych inwestycji. Ostateczny termin na uzgodnienie z Komisją tych planów to 30 kwietnia 2021 r.

Komisja Europejska nie określa żadnych priorytetów inwestycyjnych w ramach omawianego Instrumentu. Opublikowanych zostało jednak siedem "projektów przewodnich". Jeden z nich dotyczy właśnie zrównoważonej i inteligentnej mobilności, ujętej pod hasłem „Recharge and Refuel.”⁵



⁵“Investing in sustainable mobility can also strongly support the recovery. Measures addressing transport can bring significant greenhouse gas emission reductions and improvements to air quality, while fostering productivity growth. In designing their national recovery and resilience plans, Member States should consider such measures as investing in public transport and in infrastructure that supports the shift towards more sustainable and smart mobility, including seamless and efficient European multimodal networks as well as upgrading Trans-European Transport Network networks for passengers and freight. ...], in: COM(2020) 575 final The Communication on “Stepping up Europe’s 2030 climate ambition: Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people” COM(2020) 562 final makes a specific reference to cycling.

4. OGÓLNE KORZYŚCI Z INWESTYCJI ROWEROWYCH

Obecny poziom wykorzystania roweru jako środka transport przynosi korzyści dla państw członkowskich UE w wysokości 150 mld euro rocznie. Ponad 90 miliardów euro z tej kwoty to oszczędności wynikające z ochrony środowiska i zdrowia publicznego. Dla porównania, w niedawnym badaniu Komisji Europejskiej negatywne koszty zewnętrzne zmotoryzowanego transportu drogowego (czyli to jak wpływa na nasz klimat, zdrowie i jakich nakładów infrastrukturalnych wymaga) oszacowano na 800 mld euro rocznie.⁶ Tymczasem inwestycje w projekty rowerowe mają bardzo korzystny stosunek korzyści do kosztów, generując dodatkowo około 650 000 miejsc pracy.⁷

IN A NUTSHELL



150,000,000,000

Roczny wkład sektora rowerowego w gospodarkę europejską (w EUR)



5.5%

Przewidywana roczna stopa wzrostu rynku rowerowego do 2022 r.



650,000

Miejsca pracy w Europie powiązane z sektorem rowerowym



50%

Zalecany wzrost wykorzystania rowerów do 2030 r.

Korzyści z jazdy na rowerze pojawiają się nie tylko w takich dziedzinach jak efektywny transport czy polityka ochrony środowiska, ale także w wielu innych obszarach, w których UE posiada kompetencje, takich jak polityka przemysłowa, zatrudnienie, turystyka, zdrowie publiczne i sprawy społeczne. Większość krajów europejskich ma jeszcze duży potencjał do osiągnięcia wyższego poziomu wykorzystania roweru dla transportu i rekreacji. Jednakże, aby zwiększyć liczbę rowerzystów i ograniczyć negatywne koszty zewnętrzne zmotoryzowanego transportu drogowego, potrzebujemy nie tylko zintegrowanych ram polityki europejskiej, ale także odpowiedniego wsparcia inwestycyjnego.

Poniżej przedstawiono sumaryczne korzyści finansowe jakie przynosi rozwój transportu i turystyki rowerowej wszystkim państwom członkowskim UE, w tym Polsce. Szczegółowe informacje na ten temat znajdują się w obszernym załączniku, na końcu tego Przewodnika.

⁶ *Handbook on the external costs of transport*, European Commission, January 2019, dostępne na stronie: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>

⁷ The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe, ECF, December 2018, dostępne na stronie: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

Which benefits can we measure today?

Benefit	Estimated Value (billion euros)
CO2 emissions savings	0.6 – 5.6
Reduction of air pollution	0.435
Reduction of noise pollution	0.3
Fuel savings	4.0
Longer and healthier lives	73
Less sickness absence at the workplace	5
Bicycle market	13,2
Cycle tourism	44
Easing of road congestion	6,8
Saving on construction and maintenance costs for road infrastructure for motorised vehicles	2,9
Total annual benefits	150 - 155 bn euros

Tabela 2: Ogólne korzyści z inwestycji w sektorze rowerowym w mld EUR ⁸

⁸ Ibid. p. 4.

5. SZCZEGÓLNE WYZWANIA STOJĄCE PRZED POLSKĄ

Znaczące inwestycje w infrastrukturę rowerową przynoszą nie tylko korzyści wymienione w poprzednim rozdziale. Stanowią one również doskonałą odpowiedź na wyjątkowe wyzwania stojące przed Polską. Aby pokazać, w jaki sposób rozwój transportu i turystyki rowerowej może przyczynić się do rozwiązania specyficznych problemów ekonomicznych i środowiskowych Polski, przeanalizowaliśmy trzy istotne dokumenty:

 Sprawozdanie krajowe w ramach europejskiego semestru 2020

 Zalecenia krajowe w ramach europejskiego semestru 2020

 Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030

Obowiązki i zalecenia zawarte w tych dokumentach mają znaczący wpływ na strukturę możliwych wydatków z funduszy europejskich w państwach członkowskich.

IN A NUTSHELL



Zanieczyszczenie

Transport jest drugim co do wielkości sektorem przyczyniającym się do zanieczyszczenia powietrza



50%

Połowa mieszkańców miast nie ma dostępu do transportu publicznego



55%

Redukcja emisji do jakiej zobowiązało się państwo w Krajowym Planie na Rzecz Energii i Klimatu do roku 2030



Integracja

Polska zobowiązała się do integracji transportu dla pieszych i rowerzystów

5.1. Sprawozdania krajowe

Roczne sprawozdania krajowe, przygotowywane przez Komisję Europejską, obejmują wszystkie obszary o znaczeniu makroekonomicznym lub społecznym i podsumowują sytuację budżetową kraju. Oceniają one postępy poczynione przez każdy z krajów członkowskich w rozwiązywaniu problemów określonych w zaleceniach krajowych UE z poprzedniego roku. Sprawozdania krajowe przyczyniają się również do monitorowania celów Organizacji Narodów Zjednoczonych w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Według KE nowy cel wspólnoty europejskiej - zrównoważony rozwój w zakresie konkurencyjności – ma odzwierciedlać ambicje Zielonego Ładu i opierać się na czterech wymiarach: zrównoważenia środowiskowego, wzrostu wydajności, sprawiedliwości i stabilności makroekonomicznej. Oceny Komisji, przedstawione w sprawozdaniach krajowych, powinny pomóc państwom członkowskim w przełożeniu tych celów na konkretne polityki na szczeblu krajowym i regionalnym.

Sprawozdanie krajowe – Polska

Następujące problemy zostały zidentyfikowane przez Komisję Europejską jako główne przeszkody na drodze do zrównoważonego rozwoju Polski:

- 🚲 Pomimo znacznych inwestycji w mobilność miejską, prawie połowa mieszkańców obszarów zurbanizowanych nie ma bezpośredniego dostępu do transportu publicznego. Szybki rozwój obszarów otaczających miasta w ostatnich latach spowodował wzrost popytu na dojazdy do pracy do poziomu, który nie jest zaspokajany przez istniejący transport publiczny. Średnia odległość do najbliższego środka transportu publicznego, wynosząca 2 km, utrudnia korzystanie z niego i zmniejsza mobilność tych mieszkańców, którzy nie mogą korzystać z samochodów. Duże uzależnienie od transportu indywidualnego zwiększa emisję dwutlenku węgla, pogarsza bezpieczeństwo na drogach i tworzy zatory, co w połączeniu ze słabo rozwiniętą infrastrukturą rowerową i pieszą pogarsza jakość życia w miastach. Większość polskich miast przyjęła plany zrównoważonej mobilności miejskiej, ale ich realizacji nie została ukończona. Projekty inwestycyjne w zakresie transportu miejskiego często przynoszą sprzeczne rezultaty i nie są dostosowane do niektórych polityk miejskich, takich jak polityka ochrony środowiska, zdrowia i planowania przestrzennego. Nie są one również uzupełniane środkami operacyjnymi mającymi na celu ograniczenie ruchu samochodowego.⁹
- 🚲 Opracowanie spójnej długoterminowej wizji poprawy zrównoważenia ekologicznego modelu rozwoju Polski ma kluczowe znaczenie, mając na uwadze niekorzystną sytuację wyjściową kraju. Emisja gazów cieplarnianych nieznacznie wzrosła w ostatnich latach, szczególnie w sektorze transportu.¹⁰
- 🚲 Przejście na gospodarkę niskoemisyjną stanowi wyzwanie dla sektorów takich jak transport czy przemysł energochłonny. Sektor transportu jest drugim co do wielkości czynnikiem przyczyniającym się do zanieczyszczenia powietrza w Polsce. Polityka transportowa stoi zatem przed wyzwaniem zapewnienia poprawy połączeń, w szczególności ekologicznych opcji transportu publicznego, przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych i związanych z nimi zanieczyszczeń.¹¹

Ogólnie rzecz biorąc, Komisja Europejska oceniła, że postępy w zakresie promowania zrównoważonego transportu są w Polsce ograniczone.

Poniższe rozwiązanie zostało uznane przez KE za skuteczne narzędzie umożliwiające sprostanie wymienionym wyzwaniom:

- 🚲 Perspektywy wzrostu gospodarczego zależą od inwestycji w kilku obszarach polityki. Obniżenie emisyjności produkcji energii elektrycznej, poprawa efektywności energetycznej budynków oraz inwestycje w bardziej zrównoważony transport mogą skierować gospodarkę na ścieżkę rozwoju bardziej zrównoważonego pod względem ekologicznym.¹²

⁹ 2020 European Semester: Country Report – Poland, p. 37-38, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0520>.

¹⁰ Ibid., p. 41.

¹¹ Ibid., p. 43.

¹² Ibid., p. 3

Pamiętaj, że powyższą analizę możesz wykorzystać jako część diagnozy, która powinna znaleźć się w Twojej umowie o partnerstwie z Unią Europejską na lata 2021-2027 i która uzasadni Twój plan inwestycji w infrastrukturę rowerową.

5.2. Zalecenia krajowe

Na podstawie sprawozdań krajowych Komisja Europejska przedstawia każdemu państwu członkowskiemu zalecenia, które są następnie zatwierdzane przez Radę Europejską. Zalecenia te koncentrują się na tym, co można realistycznie osiągnąć w ciągu najbliższych 12-18 miesięcy. Ogólnie rzecz biorąc, zalecenia te przenoszą priorytety określone na poziomie UE na poziom krajowy i dostarczają wskazówek w zakresie pobudzania wzrostu gospodarczego, przy jednoczesnym utrzymaniu zdrowych finansów publicznych.

W tegorocznych zaleceniach KE skupiła się na dwóch głównych obszarach. Po pierwsze, podkreślono, że państwa członkowskie muszą skoncentrować się na środkach mających na celu bezpieczne wznowienie działalności gospodarczej. Po drugie, zauważono, że przy ponownym uruchomieniu gospodarki państwa członkowskie powinny kierować się zasadami neutralności klimatycznej i postępującej cyfryzacji ekonomii.

Zalecenia krajowe są znacznie bardziej zwięzłymi dokumentami niż sprawozdania krajowe. Nie dostarczają już one swoim adresatom obszernej analizy sytuacji społeczno-gospodarczej. Zamiast tego zawierają kilka ogólnych wytycznych, pozostawiając państwom stosunkowo dużą swobodę w wyborze środków ich wdrażania.

Nie oznacza to jednak, że państwa mogą ignorować instrukcje Komisji. Wręcz przeciwnie, wdrożenie zaleceń jest wymieniane jako jedno z głównych kryteriów przyznawania funduszy europejskich.

Zalecenia krajowe - Polska:

W 2020 r. KE sformułowała następujące zalecenia dla Polski:

- 🚲 Polska powinna skoncentrować się na przejściu na gospodarkę ekologiczną i cyfrową, w szczególności zaś na inwestycje w zakresie infrastruktury cyfrowej, czystej i wydajnej produkcji i wykorzystaniu energii oraz transporcie zorganizowanym z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, przyczyniając się do stopniowej dekarbonizacji gospodarki (punkt 3.).¹³
- 🚲 Gospodarka polska jest wysokoemisyjna, a jakość powietrza należy do najniższych w Unii, co wiąże się z poważnymi problemami środowiskowymi i zdrowotnymi. Niezbędne jest zatem planowanie i przyjęcie ambitnych środków mających na celu terminowe przejście na czystą energię zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem i Krajowym Planem Energetyczno-Klimatycznym. (...) Ożywienie gospodarcze mogłoby być dodatkowo wsparte znacznymi inwestycjami w zrównoważoną infrastrukturę transportową w celu poprawy połączeń między obszarami peryferyjnymi a ośrodkami działalności gospodarczej (punkt 24. ustaleń wstępnych).¹⁴

¹³ 2020 European Semester: Country-Specific Recommendations – Poland, dostępne na stronie: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1591720698631&uri=CELEX%3A52020DC0521>

¹⁴ Ibid.

Z powyższych zaleceń wynika, że wszystkie projekty wiążące się z inwestycjami w infrastrukturę rowerową powinny uzyskać poparcie Komisji Europejskiej, która jest uprawniona do oceny dokumentów programowych państw członkowskich w zakresie alokacji środków z programów UE.

5.3. Krajowe plany na rzecz energii i klimatu

W ramach europejskiej polityki klimatycznej, państwa członkowskie są zobligowane do przygotowania krajowych planów na rzecz energii i klimatu, które będą kluczowymi dokumentami referencyjnymi dla monitorowania postępów państw w zakresie realizacji założeń Zielonego Ładu.

System ten opiera się na tak zwanym "procesie iteracyjnym" między każdym z państw członkowskich a Komisją. Oznacza to, że jeżeli Komisja stwierdzi, że dane państwo nie zobowiązało się w swoim planie (lub jego aktualizacji) do działań umożliwiających realizację celów klimatycznych UE lub jeżeli kontrola wykaże, że państwo nie realizuje założonych w planie celów, Komisja będzie miała prawo do zmiany planów i rozważenia środków niezbędnych do realizacji jej zaleceń.

Plany na rzecz energii i klimatu zostały dostosowane do podstawowego klimatycznego celu UE, jakim jest zmniejszenie do 2030 r. emisji CO₂ o 40% w porównaniu z 1990 r. Jednakże, w ramach europejskiego porozumienia w sprawie ochrony środowiska, w dniu 16 września 2020 r. Komisja Europejska ogłosiła podniesienie celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. z minus 40% do minus 55%. Cel ten musi jeszcze zostać potwierdzony przez Parlament Europejski i Radę Ministrów, jednak jest bardzo prawdopodobne, że państwa członkowskie będą musiały wrócić do deski kreślarskiej i dostosować swoje plany do nowego celu na rok 2030. Tak ambitna polityka klimatyczna oznacza niewątpliwie nowe możliwości dla sektora rowerowego.

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu – Polska:

W swoim planie Polska podjęła następujące zobowiązanie związane z ruchem rowerowym:

- 🚲 Integracja transportu publicznego w miastach i aglomeracjach miejskich wraz z budową systemów parkingowych P&R i R&D, optymalizacja i integracja transportu miejskiego i aglomeracyjnego oraz regionalnych systemów transportu pasażerskiego, promocja ruchu pieszego i rowerowego.¹⁵

ECF przypomina

Pamiętaj, że wszystkie cele określone w krajowym planie na rzecz energii i klimatu mogą być realizowane przy wykorzystaniu funduszy EU. Należy pamiętać, by cele te włączyć do dokumentów programowych EFRR, w szczególności zaś do regionalnych programów operacyjnych.

¹⁵ *Integrated National Energy and Climate Plan*, p. 111, available at: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/pl_final_necp_part_1_3_en.pdf.



6. OD EUROPEJSKICH REGULACJI DO KONKRETNYCH INWESTYCJI

Zrozumienie korzyści płynących z inwestycji rowerowych oraz posiadanie ambitnej wizji rozwoju mobilności w kraju i regionach są kluczem do sukcesu. Jednak równie ważne jest zrozumienie procesu ubiegania się o fundusze europejskie i umiejętność przełożenia tej wiedzy na konkretne postanowienia w dokumentach programowych.

Poniżej przedstawiamy w zarysie drogę od regulacji unijnych aż do konkretnych inwestycji w terenie. Po pierwsze, przedstawiamy najważniejsze informacje o nowych rozporządzeniach dotyczących EFRR i Funduszu Spójności. Po drugie, przedstawiamy strukturę dokumentów programowych, stanowiących podstawowe narzędzie pozyskiwania środków z funduszy strukturalnych na konkretne projekty.

IN A NUTSHELL



30%

Minimalna część Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, która musi być przeznaczona na cele klimatyczne



2,041 miliard

Szacunkowa kwota środków przeznaczonych na ruch rowerowy w programach operacyjnych EFRD na okres 2014-2020 (w EUR)

6.1. Przegląd najważniejszych rozporządzeń UE

Rozporządzenie ws. wspólnych przepisów dla funduszy strukturalnych

Zdaniem Komisji Europejskiej, rozdrobnienie zasad rządzących różnymi funduszami UE nadmiernie skomplikowało pracę władz zarządzających programami i zniechęciło przedsiębiorstwa i przedsiębiorców do ubiegania się o różne źródła finansowania unijnego. Skłoniło to Komisję do opracowania wspólnych ram regulacyjnych obejmujących najważniejsze fundusze UE. Nowe rozporządzenie nazywa się rozporządzeniem w sprawie wspólnych przepisów mających zastosowanie do EFRR, Europejskiego Funduszu Społecznego+, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, Funduszu Migracji i Azyłu, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, zarządzania granicami i instrumentu wizowego

Dla nas szczególnie ważne jest to, że w rozporządzeniu ws. wspólnych przepisów ustanawia się współczynnik służący do obliczania wydatków na cele związane ze zmianą klimatu i środowiskiem naturalnym. Inwestycje w zakresie transportu rowerowego są w 100% zgodne z obydwoma tymi celami. Współczynniki te są wykorzystywane przez KE do śledzenia postępów państw członkowskich w wypełnianiu zobowiązań w zakresie Zielonego Ładu.

Zgodnie z nowym rozporządzeniem w sprawie EFRR i Funduszu Spójności, co najmniej 30 % EFRR i 37 % Funduszu Spójności musi być przeznaczane na cele związane z przeciwdziałaniem zmianom klimatu.

Ponadto w rozporządzeniu określono pięć nowych celów polityki dla środków EFRR:

- 🚲 „Bardziej inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej” („CP 1”) – poprzez:
 - (i) zwiększenie potencjału w zakresie badań i innowacji oraz wykorzystywanie zaawansowanych technologii;
 - (ii) czerpanie korzyści z cyfryzacji dla obywateli, przedsiębiorstw i rządów;
 - (iii) sprzyjanie wzrostowi i konkurencyjności MŚP;
 - (iv) rozwijanie umiejętności na rzecz inteligentnej specjalizacji, transformacji przemysłowej i przedsiębiorczości;
- 🚲 „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem” („CP 2”) – poprzez:
 - (i) promowanie środków na rzecz efektywności energetycznej;
 - (ii) promowanie odnawialnych źródeł energii;
 - (iii) rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania na szczeblu lokalnym;
 - (iv) wspieranie działań w zakresie dostosowania do zmiany klimatu, zapobiegania ryzyku i odporności na klęski żywiołowe;
 - (v) wspieranie zrównoważonej gospodarki wodnej;
 - (vi) wspieranie przechodzenia na gospodarkę o obiegu zamkniętym;
 - (vii) sprzyjanie bioróżnorodności i rozwojowi zielonej infrastruktury w środowisku miejskim oraz zmniejszanie zanieczyszczenia;
- 🚲 „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych” („CP 3”) – poprzez:
 - (i) udoskonalanie sieci połączeń cyfrowych;
 - (ii) rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu;
 - (iii) rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej;
 - (iv) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej;
- 🚲 „Europa o silniejszym wymiarze społecznym dzięki wdrażaniu Europejskiego filaru praw socjalnych” („CP 4”) – poprzez:
 - (i) poprawę skuteczności rynków pracy oraz dostępu do wysokiej jakości zatrudnienia poprzez rozwój innowacji społecznych i infrastruktury;
 - (ii) poprawę dostępu do wysokiej jakości usług sprzyjających włączeniu społecznemu w zakresie kształcenia, szkoleń i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury;
 - (iii) zwiększenie integracji społeczno-ekonomicznej marginalizowanych społeczności, migrantów i grup w niekorzystnej sytuacji poprzez zintegrowane działania obejmujące mieszkalnictwo i usługi społeczne;
 - (iv) zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej poprzez rozwój infrastruktury, w tym podstawowej opieki zdrowotnej;
- 🚲 „Europa bliżej obywateli dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju obszarów miejskich, wiejskich i przybrzeżnych w ramach inicjatyw lokalnych” („CP 5”) – poprzez:
 - (i) wspieranie zintegrowanego rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, dziedzictwa kulturowego i bezpieczeństwa na obszarach miejskich;

- (ii) wspieranie zintegrowanego lokalnego rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, dziedzictwa kulturowego oraz bezpieczeństwa, w tym na obszarach wiejskich i przybrzeżnych, m.in. w ramach rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność.

Zgodnie z rozporządzeniem, państwa członkowskie muszą przeznaczyć od 35 % do 85 % (w zależności od poziomu PKB) wszystkich środków z EFRR na cele polityki 1 i 2, w tym co najmniej 30-60 % na cel polityki 1. Jest zatem oczywiste, że wpisanie planowanych inwestycji pod jeden z tych priorytetów stwarza większe możliwości uzyskania znaczących środków finansowych.

Podczas gdy Komisja Europejska zaproponowała uwzględnienie inwestycji w promowanie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w ramach celu polityki 3, Parlament Europejski i Rada Europejska zaproponowały poprawkę, zgodnie z którą ten cel szczegółowy powinien zostać przeniesiony do celu polityki 2. Takie rozwiązanie powinno umożliwić wykorzystanie większej ilości środków na inwestycje w zrównoważony transport, w tym w infrastrukturę rowerową. W nadchodzących tygodniach powinniśmy dowiedzieć się, czy poprawka ta zostanie przyjęta.

Warto również wspomnieć, że załącznik I. do rozporządzenia w sprawie EFRR uwzględnia „infrastrukturę przeznaczoną specjalnie dla rowerów” jako jeden ze wskaźników produktu, a roczną liczbę użytkowników tej infrastruktury jako jeden ze wskaźników wyniku, umożliwiających ocenę wydatkowania funduszy z EFRR.¹⁶

6.2. Przegląd dokumentów programowych

Spośród wszystkich dokumentów programowych najważniejsza jest umowa o partnerstwie. Umowy o partnerstwie (PA) są negocjowane i podpisywane przez Komisję Europejską i państwa członkowskie UE. Są to plany strategiczne określające cele i priorytety inwestycyjne każdego kraju oraz planowane wykorzystanie funduszy strukturalnych i inwestycyjnych.

Na podstawie umów o partnerstwie uzgodnionych i podpisanych przez Komisję Europejską i każde państwo członkowskie, ministerstwa lub regiony pracują nad programami operacyjnymi. Są to szczegółowe plany, w których urzędnicy i politycy określają sposób wydatkowania środków z funduszy europejskich w danym okresie programowania. Mogą być one sporządzane dla konkretnego regionu (np. województwo) lub ogólnokrajowego celu tematycznego (np. ochrona środowiska). Innymi słowy, programy operacyjne przekładają ogólne cele strategiczne zapisane w umowie o partnerstwie na cele szczegółowe i dalej na konkretne działania w terenie.

Odpowiednikiem programów operacyjnych dla Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich są programy rozwoju obszarów wiejskich.

Poniższa grafika pokazuje hierarchię dokumentów programowych w ramach ERFF:

¹⁶ Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund (COM(2018) 372 final), Annex, available at: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Akt prawny określający warunki i cele wsparcia finansowego na rzecz rozwoju i dostosowania strukturalnego gospodarek regionalnych.



27 Umów Partnerstwa

Umowy finansowe każdego państwa członkowskiego z Unią Europejską.



200+ Programów Operacyjnych / Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich

Przełożenie celów ogólnych, określonych w umowie o partnerstwie, na konkretne polityki tematyczne lub regionalne. Decyzja o liczbie i rodzaju programów operacyjnych jest podejmowana przez każde państwo członkowskie we własnym zakresie.



1000+ naborów wniosków

Nabór projektów i wykonawców do realizacji celów programów operacyjnych lub programów rozwoju obszarów wiejskich.

FUNDUSZE EUROPEJSKIE DOSTĘPNE DLA ROWERZYSTÓW W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2014-2020:

Poniższa tabela pokazuje w przybliżeniu, ile środków europejskich było dostępnych na rozwój transportu i turystyki rowerowej w poszczególnych państwach członkowskich w poprzedniej edycji budżetu UE na lata 2014-2020. Dane te są oparte na analizie ponad 200 programów operacyjnych dokonanej przez ECF. Analiza ta pokazuje również, że jednoznaczne odniesienia do inwestycji rowerowych w dokumentach programowych są najlepszą gwarancją zabezpieczenia niezbędnych środków na realizację projektów infrastrukturalnych w tym zakresie.

Państwo	Szacunkowa kwota dostępnych funduszy (w milionach EUR) w oparciu o:			Łącznie
	Jednoznaczne odniesienia	Domyślne odniesienia	Pośrednie odniesienia	
Austria	0.0	2.6	0.0	2.6
Belgia	11.4	0.0	0.0	11.4
Bułgaria	40.0	85.7	4.6	130.3
Chorwacja	0.0	30.0	0.0	30.0
Cypr	0.0	7.0	0.0	7.0
Czechy	20.0	0.0	5.0	25.0
Dania	0.0	0.0	0.0	0.0
Estonia	20.0	0.0	0.0	20.0
Finlandia	0.0	6.0	0.0	6.0
Francja	196.8	25.2	22.3	244.4
Niemcy	123.4	6.2	1.8	131.4
Grecja	5.5	18.7	7.0	31.2
Węgry	106.7	15.0	30.0	151.7
Irlandia	0.0	1.0	0.0	1.0
Włochy	44.5	12.0	31.5	88.0
Łotwa	0.0	15.0	0.0	15.0
Litwa	0.0	10.0	2.0	12.0
Luxemburg	2.5	0.0	0.0	2.5
Malta	0.0	3.2	0.0	3.2
Polska	403.7	0.0	0.0	403.7
Portugalia	6.0	9.5	0.0	15.5
Rumunia	25.0	0.0	46.0	71.0
Słowacja	28.7	0.0	0.0	28.7
Słowenia	20.0	0.0	0.0	20.0
Hiszpania	135.5	96.2	15.7	247.4
Szwecja	8.0	0.2	0.0	8.2
Holandia	0.0	0.3	0.0	0.3
United Kingdom	16.7	5.3	1.9	23.8
Suma	1,324.8	408.1	308.3	2,041.2

Tabela 2: Szacunkowa wysokość środków uzyskanych na rozwój ruchu rowerowego w poszczególnych państwach UE ¹⁷

Odniesienia do inwestycji w ruch rowerowy w dokumentach programowych

Jednoznaczne odniesienia – Wyrażenia "rower", „infrastruktura rowerowa”, „przemysł rowerowy" są wymienione wśród kwalifikowalnych działań. W najlepszych przypadkach program operacyjny zawiera szczegółowe określenie funduszy zarezerwowanych dla sektora rowerowego oraz wskaźniki wyniku obejmujące długość powstałej infrastruktury rowerowej oraz liczbę jej użytkowników.

Przykład: "Realizacja projektów budowy liniowej infrastruktury transportu rowerowego".

¹⁷ *Cycling for Growth Using European Funds*, ECF, December 2014, p. 12, available at: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/150626-Cycling-for-Growth-Using-European-Funds-for-Cycling_low-res.pdf.

Odniesienia domyślne – w tym przypadku działania związane z ruchem rowerowym są kwalifikowalne w ramach różnych pozycji, takich jak "zrównoważony transport/mobilność", "zielona infrastruktura", „pojazdy ekologiczne” „multimodalność” lub zrównoważona turystyka".

Przykład: "Rozwój i promocja infrastruktury dla zrównoważonego transportu miejskiego".

Odniesienia pośrednie – obejmuje sytuacje, w których w dokumentach programowych znajdują się jedynie generalne kategorie inwestycji, takie jak "transport lądowy", „drogi", „turystyka".

Przykład: "Inwestycje na rzecz dostępności do lokalnego dziedzictwa kulturowego, które przyczyniają się do waloryzacji lokalnego dziedzictwa kulturowego i do promocji turystyki wiejskiej".

6.3. Potrzeby inwestycyjne

Oprócz doskonałej znajomości procesu legislacyjnego i programowego w zakresie funduszy europejskich, ważne jest również posiadanie konkretnych i dopracowanych projektów, które mogą być składane w odpowiedzi na odpowiednie zaproszenia instytucji zarządzających.

W tym celu należy zrozumieć potrzeby inwestycyjne swojego kraju i regionu. Jakie są Państwa ambicje związane z najnowszą perspektywą finansową i co trzeba zrobić, aby uzyskać odpowiednie fundusze na ich realizację? Jaką infrastrukturę Państwo posiadają i gdzie znajdują się brakujące ogniwa i luki w Państwa sieci rowerowej? Kto powinien mieć wkład finansowy w realizację tych przedsięwzięć? Analiza Państwa potrzeb inwestycyjnych ma kluczowe znaczenie dla dostosowania dokumentów programowych do wymaganych zasobów i powinna być punktem wyjścia dla rozwoju poszczególnych projektów..

W swoim Krajowym planie na rzecz energii i klimatu Austria obrała sobie za cel zwiększenie udziału przejazdów rowerem w podziale modalnym z 7% do 15%. W tym celu władze publiczne musiałyby w latach 2021-2030 zainwestować 2,2 miliarda euro w rower, głównie w infrastrukturę, przy czym 20% inwestycji miałyby być finansowane przez rząd krajowy, a pozostałe 80% przez władze regionalne i lokalne. Jednocześnie obliczono jakie fundusze należy uzyskać z UE, by zrealizować ten plan.

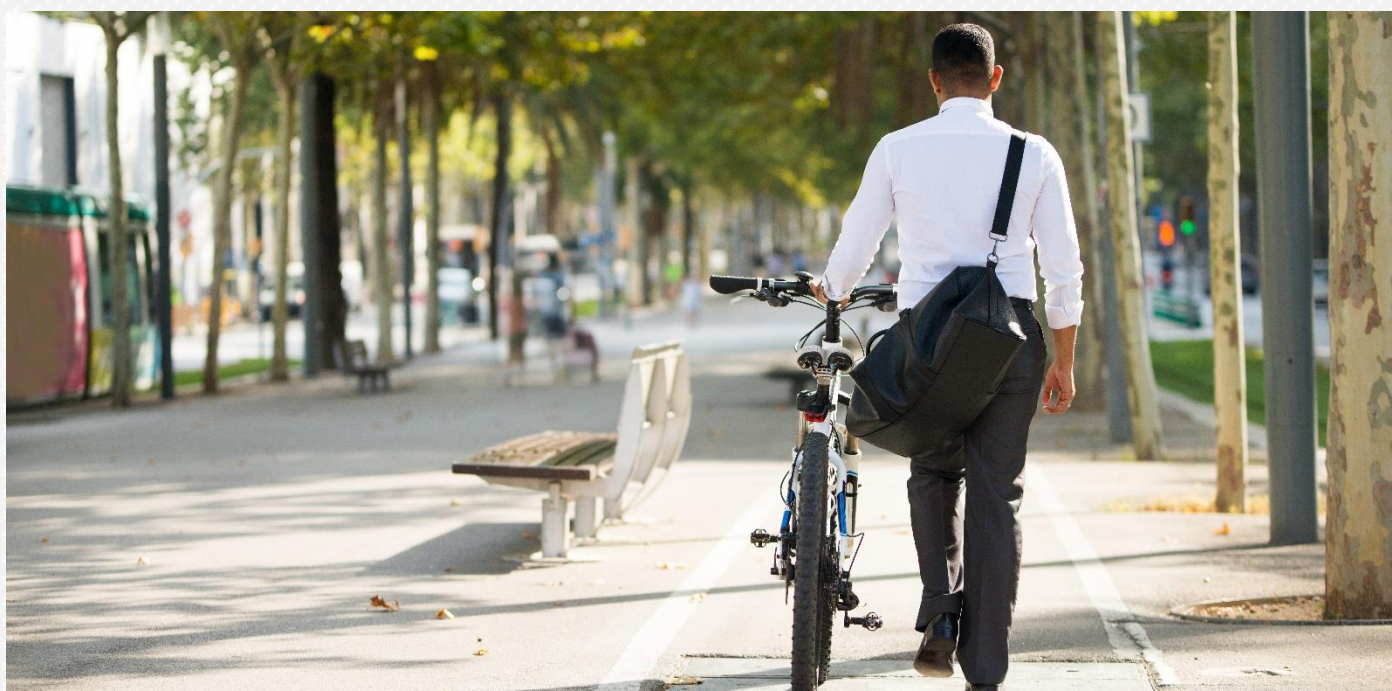
6.4. Dokumenty programowe i narodowe strategie rowerowe

Coraz więcej krajów europejskich opracowuje i wdraża krajowe strategie dotyczące ruchu rowerowego. Większość z tych krajowych strategii i/lub planów określa jasne działania i precyzyjne cele rozwoju transportu i turystyki rowerowej na poziomie krajowym.

Po pierwsze, krajowe strategie rowerowe pozwalają władzom na określenie jasnych ram dla rozwoju ruchu rowerowego na ich terytorium. Ułatwia to komunikację i wspólne planowanie z władzami regionalnymi i lokalnymi i daje im jasny sygnał, że rozwój ruchu rowerowego ma ogromne znaczenie i że powinien być uwzględniany w polityce publicznej. Ramy określone przez krajowe strategie rowerowe pomagają również w koordynacji polityki rowerowej (pionowo i poziomo pomiędzy władzami rządowymi), wymianie dobrych praktyk, budowaniu potencjału władz lokalnych i regionalnych, współfinansowaniu inwestycji w infrastrukturę rowerową oraz finansowaniu projektów pilotażowych, badań i kampanii podnoszących świadomość.

Oprócz zaznaczenia ogólnego kierunku rozwoju ruchu rowerowego, krajowe strategie umożliwiają przyjęcie nowych ram prawnych i fiskalnych na poziomie krajowym. Szczególnie istotne obszary to kodeks drogowy, stawki podatkowe i zachęty do dojeżdżania do pracy na rowerze. Wyznaczenie jasnych celów, w szczególności w zakresie udziału poszczególnych rodzajów transportu, pozwala władzom krajowym na zmobilizowanie różnych interesariuszy zaangażowanych w promocję ruchu rowerowego.

Hiszpański region Andaluzja, jeden z głównych beneficjentów funduszy UE na rozwój infrastruktury rowerowej (szacunkowo 31 478 725,00 EUR), poparł swój wniosek o środki z EFRR na inwestycje rowerowe, wspominając w swoim programie operacyjnym, że "działania te są ujęte w Andaluzjskim Planie Rowerowym na lata 2014-2020, w sieci EuroVelo oraz w odpowiednich planach zrównoważonej mobilności zatwierdzonych dla obszaru metropolitalnego i przewidują autonomiczne, metropolitalne i miejskie sieci pasów rowerowych. Podobnie, działania te są częścią Andaluzjskiej Strategii Energetycznej 2020."¹⁸



¹⁸ Programa Operativo de Andalucía 2014-2020, s. 207, dostępne na stronie: <https://www.juntadeandalucia.es/economiaconocimientoempresasyuniversidad/fondoseuropeosenandalucia/storage/operativos/documentos/6fcf10ef58a387851029f7cfd026f567.pdf>

7. DOBRE PRAKTYKI & WSPANIAŁE INSPIRACJE

A. INWESTYCJE ROWEROWE

Najlepszym sposobem, by przekonać się, w jaki sposób fundusze europejskie mogą być wykorzystane do dokonywania wielkich inwestycji w sektorze rowerowym, jest analiza dobrych praktyk inwestycyjnych. Tysiące inspirujących projektów rowerowych zostało zrealizowanych w całej Europie dzięki wsparciu z EFRR. Poniższy rozdział zawiera szczegółowy opis trzech takich projektów oraz krótkie podsumowanie kilku innych inwestycji. Nasze przykłady pochodzą z różnych krajów europejskich, mają różną skalę i wymagają różnej ilości środków. Jednak wszystkie z nich przyczyniły się do osiągnięcia celów gospodarczych i klimatycznych swoich regionów.

ECF radzi

Jeśli chcą Państwo podzielić się z nami przykładem udanego projektu rowerowego z Państwa regionu i promować w całej Europie – zapraszamy do kontaktu! Chętnie podzielimy się wiedzą na temat Państwa inwestycji, umieszczając ją w naszym katalogu dobrych praktyk.

7.1. TRANSPORT MIEJSKI: INFRASTRUKTURA ROWEROWA WALENCJI (Hiszpania)

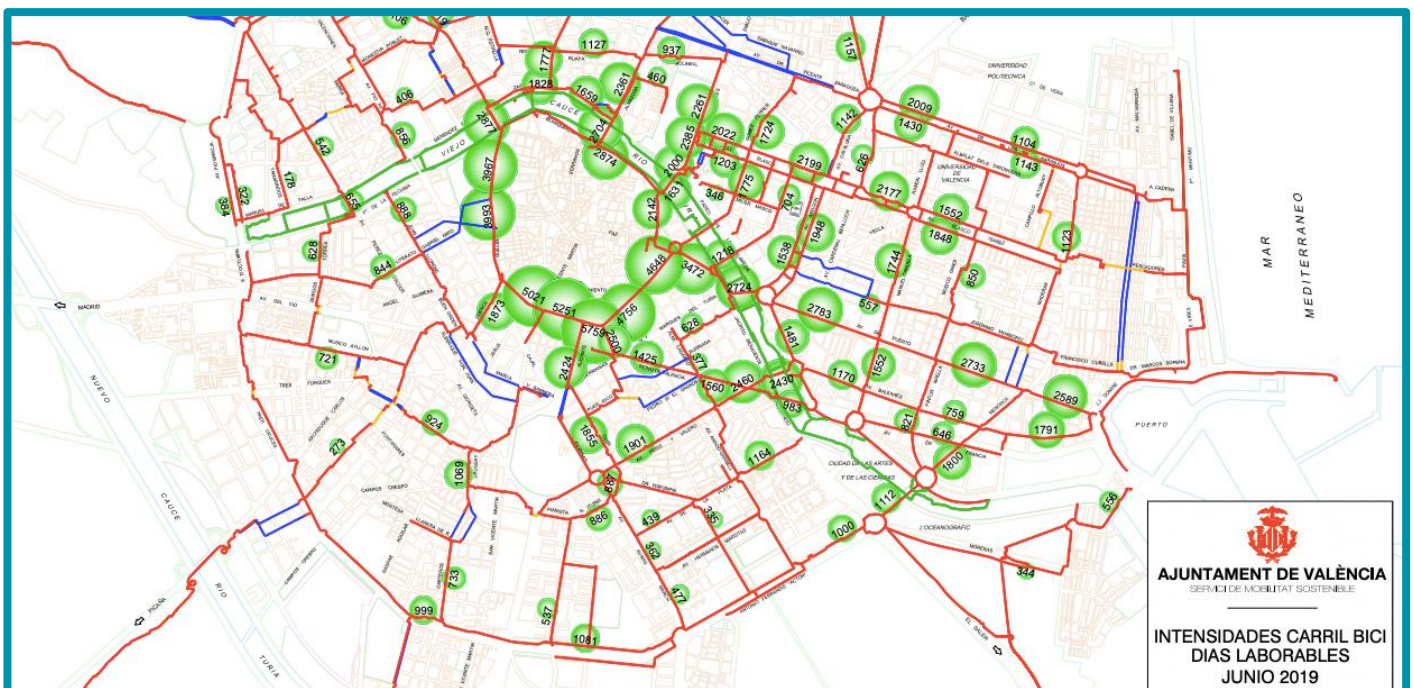
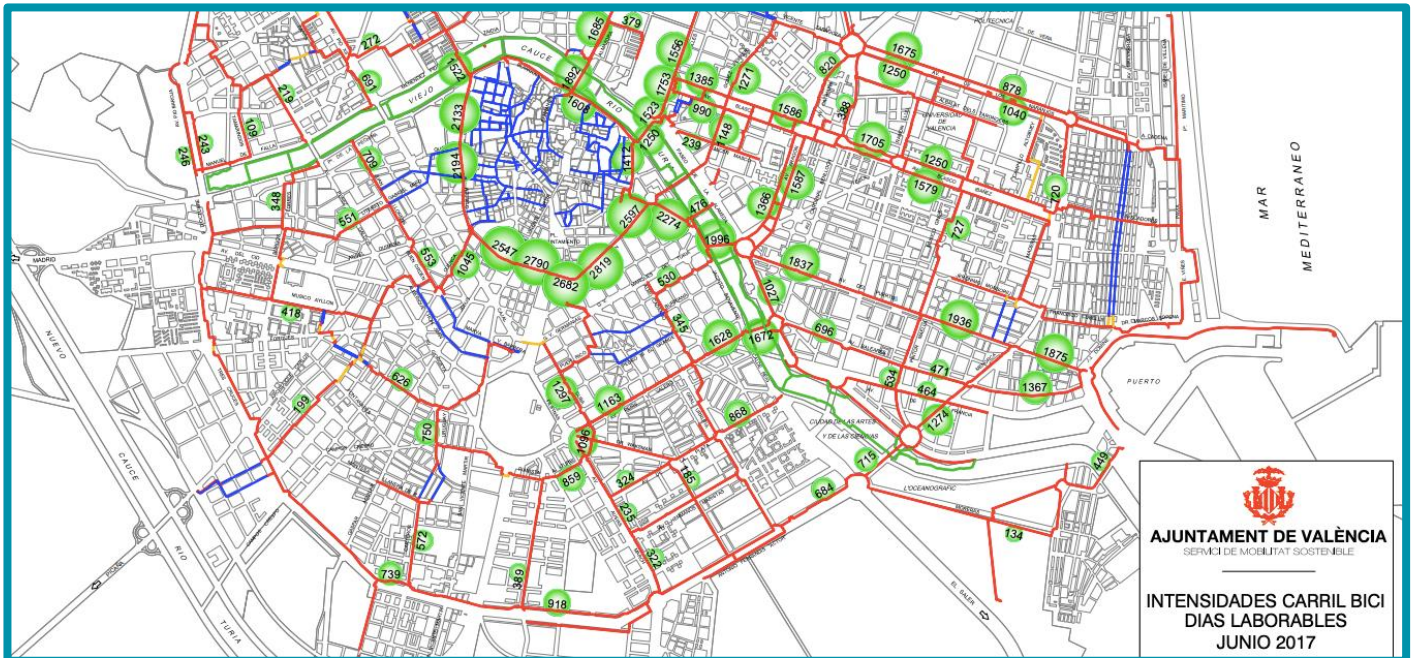
Doświadczenia wielu śródziemnomorskich miejscowości jednoznacznie pokazują, że wprowadzenie infrastruktury rowerowej do centrum miasta jest doskonałym rozwiązaniem wielu problemów nękających europejskie metropolie, w szczególności zatorów komunikacyjnych. Budowa gęstej sieci różnego rodzaju ścieżek rowerowych w Walencji doprowadziło do dwukrotnego wzrostu liczby rowerzystów i znacznego zmniejszenia ruchu samochodowego.

Ustalenie bezpośredniego związku przyczynowo-skutkowego między niektórymi zjawiskami jest skomplikowane. Jednak wzrost i doskonałe wykorzystanie walenckich ścieżek rowerowych idealnie zbiega się w czasie ze znaczącym spadkiem liczby samochodów poruszających się po centrum miasta.

Debata na temat celowości budowy ścieżek rowerowych w centrach miast toczy się obecnie w wielu europejskich metropoliach. Przykład Walencji wydaje się dostarczać jednoznacznej odpowiedzi: Jeśli drogi rowerowe są budowane, ludzie z nich korzystają.¹⁹

¹⁹ Mohorte, *Valencia ha logrado multiplicar su número de ciclistas. ¿Su receta? Simple: poner carriles bici*, "Magnet", November 15th 2018, dostępne na stronie: <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/valencia-ha-logrado-multiplicar-su-numero-ciclistas-su-receta-simple-poner-carriles-bici>

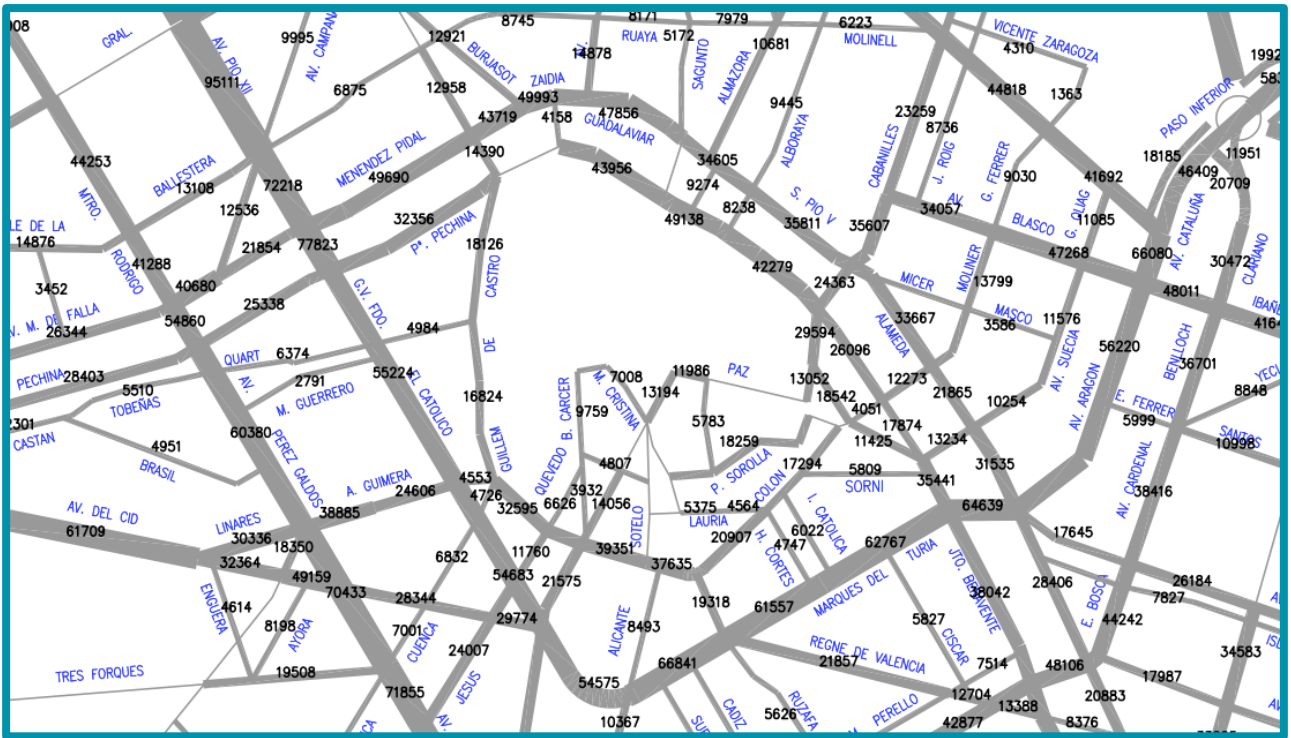
JAKIE SĄ KORZYŚCI ?



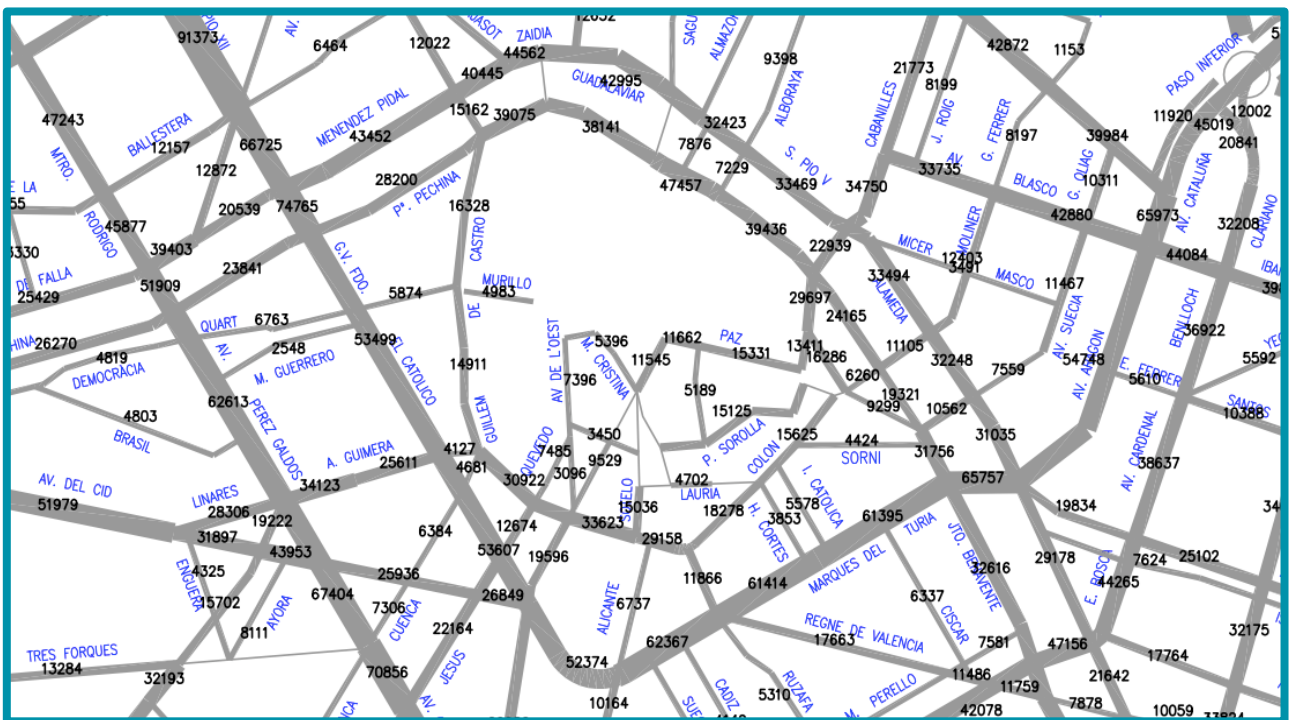
W ciągu zaledwie dwóch lat po uzyskaniu środków unijnych na budowę infrastruktury rowerowej w centrum Walencji liczba rowerzystów podwoiła się (zdjęcie powyżej). Jednocześnie z analizy ruchu samochodowego wynika, że liczba pojazdów silnikowych na drogach zmniejszyła się mniej więcej o tę samą wartość, co zwiększyła się liczba rowerzystów (obrazek poniżej).²⁰

²⁰ Dane dostępne na stronie:

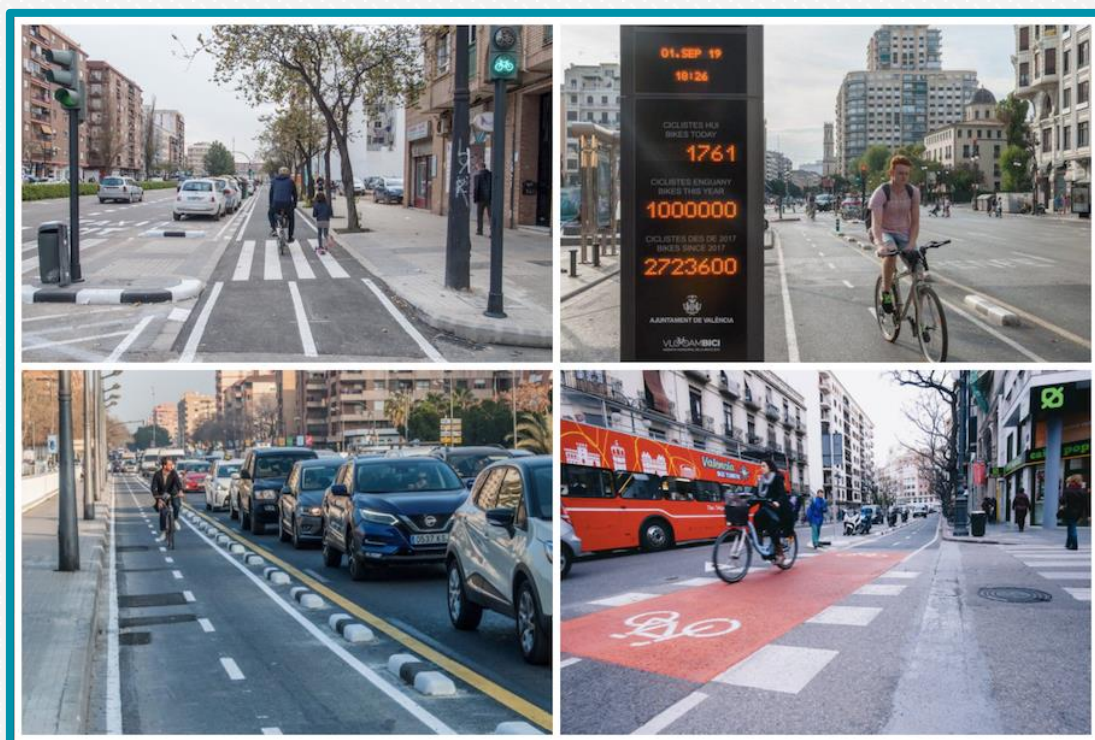
<http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/fCategoriaVista?readForm&Vista=vCategoriaDescargas&Categoria=Sincat&titulo=Descargas&lang=1&nivel=7&expand=1&bdorigen=&idApoy>



1 - June 2017



2 - June 2019



FUNDUSZE UE W GRZE

PRIORYTET INWESTYCYJNY WG EFRR

- 🚲 Sprzyjanie przejściu na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.
- 🚲 Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz promowanie efektywnego wykorzystania zasobów.

PROGRAM OPERACYJNY: 'Comunidad Valenciana' 2014–2020.

PRYZNANE ŚRODKI:

Budowa ścieżki rowerowej Avenida Constitución-Ronda Nord:

ERFF	ŁĄCZNA KWOTA
80,642 EUR	161,284 EUR

Budowa ścieżki rowerowej Avenida Maestro Rodrigo:

ERFF	ŁĄCZNA KWOTA
143,136 EUR	286,273 EUR

Budowa ścieżki rowerowej Manuel Candela-Tomás de Montaña:

ERFF	ŁĄCZNA KWOTA
221,264 EUR	442,529 EUR

Budowa ścieżki rowerowej Sancho Tello-Jerónimo Monsoriu:

ERFF	ŁĄCZNA KWOTA
71,621 EUR	143,243 EUR

7.2. REGIONALNA SIĘĆ SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH: VELO MAŁOPOLSKA (Polska)

Velo Małopolska to sieć wysokiej jakości tras rowerowych poprowadzonych przez wszystkie zakątki województwa i umożliwiających ukazanie turystom wyjątkowego dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego Małopolski.

Kręgosłupem sieci jest Wiślany Szlak Rowerowy (o długości 232 km na terenie województwa). Nadrzeczne szlaki rowerowe cieszą się coraz większą popularnością zarówno wśród rowerzystów szosowych, jak i podróżników rowerowych. Niemal płaski profil tras, bogactwo zabytków znajdujących się w pobliżu rzek oraz możliwość obcowania z dziką przyrodą sprawiają, że nadrzeczne szlaki rowerowe stanowią doskonały produkt turystyczny. Twórcy Velo Vistula zadbali o to, aby podróżujący trasą doświadczyli wszystkich tych zalet.

Ponad 200 kilometrów widoków górskich oferuje kolejna trasa rowerowa w sieci – VeloDunajec. Zbudowana zgodnie z europejskimi standardami, trasa posiada wyraźne oznaczenia i liczne punkty usługowe. Przecina ona malownicze tereny doliny Dunajca, oferując widoki na najpiękniejsze polskie pasma górskie: Tatry, Gorce, Beskidy i Pieniny.

VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura i VeloMetropolis – to kolejne szlaki sieci, umożliwiające poznanie różnych części bogatego dziedzictwa regionu. Samorząd województwa zadbał o to, by wszystkie trasy odpowiadały standardom EuroVelo, dzięki czemu VeloNatura jest obecnie częścią Szlaku Europy Wschodniej EuroVelo 11, a VeloMetropolis jest częścią Szlaku Europy Środkowej EuroVelo.



JAKIE SĄ KORZYŚCI?

Dwie rzeczy sprawiają, że VeloMałopolska jest doskonałym przykładem inwestycji rowerowych na dużą skalę. Po pierwsze, za powstanie trasy odpowiedzialne są niemal wyłącznie władze wojewódzkie. Takie scentralizowane planowanie przyniosło znaczne oszczędności kosztów, a także zapewniły jednolite standardy tras i oznakowania.

Po drugie, województwo chce zapewnić integrację infrastruktury rowerowej z siecią kolejową, umożliwiając turystom swobodne przemieszczanie się pociągiem pomiędzy odcinkami trasy i wygodny powrót do punktu wyjścia po zakończeniu podróży. Ta cecha sprawia, że VeloMałopolska jest doskonałym przykładem planowania multimodalnego.

Choć budowa wszystkich tras wchodzących w skład sieci nie została jeszcze zakończona, to władze lokalne już teraz doświadczają korzyści płynących z turystyki rowerowej. Wzdłuż trasy budowane są wypożyczalnie sprzętu kolarskiego i liczne restauracje, pojawiła się także profilowana oferta turystyczna dla rowerzystów, np. przeprawa rowerowa lub spływ rzeką na tratwach.



FUNDUSZE EUROPEJSKIE W GRZE

PRIORYTET INWESTYCYJNY WG EFRR

🚲 Sprzyjanie przejściu na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach

PROGRAM OPERACYJNY: 'Małopolska' 2014–2020

PRZYZNANE ŚRODKI

Poniższe dane przedstawiają kwotę wydatków na wrzesień 2020 r. Ponieważ budowa sieci jest nadal w toku, szacuje się, że zarówno kwota uzyskanych, jak i wydanych środków będzie ostatecznie o ok. 70% wyższa niż wskazano poniżej..

ERFF:

19,289,000 EUR

ŁĄCZNA KWOTA:

29,164,456 EUR

7.3. PODMIEJSKIE POŁĄCZENIA ROWEROWE: FIETSSNELWEGEN (Belgia)

Potencjał transportu rowerowego nie ogranicza się do krótkich tras. Autostrady rowerowe umożliwiają rowerzystom szybkie, bezpieczne i wygodne przemieszczanie się na dłuższe dystanse. Flandria rozwija obecnie 110 takich autostrad, obejmujących łącznie ok. 2 400 kilometrów! Ze wspomnianych 110 tras, 61 jest już w użyciu.

Autostrada rowerowa jest produktem mobilnym, który łączy w sobie różne rodzaje infrastruktury, takie jak ścieżki lub pasy rowerowe, aby zapewnić wysokiej jakości funkcjonalne połączenia dla transportu bezemisyjnego. Jako szkielet sieci rowerowej, łączy ona miasta i/lub przedmieścia, obszary mieszkalne i główne miejsca (pracy).

Priorytetem przy projektowaniu tras jest to, aby każdy rowerzysta szybko i bezpiecznie dotarł do celu podróży. Charakterystyczne cechy autostrady rowerowej to m.in.: ograniczona liczba obowiązkowych przystanków; rowerzyści z pierwszeństwem przejazdu tam, gdzie to możliwe; szeroka i wygodna nawierzchnia oraz liniowa konstrukcja. Zwłaszcza w połączeniu z rosnącą liczbą rowerów elektrycznych, innowacje w dziedzinie autostrad rowerowych są skutecznym sposobem na rezygnację z samochodu przez osoby dojeżdżające do pracy.

Według Toma Dehaene'a, zastępcy komisarza ds. mobilności we flamandzkiej Brabancji, popularność autostrad rowerowych gwałtownie wzrosła w czasie pandemii koronawirusa. Mimo że podróże do pracy i z pracy zostały ograniczone, liczba rowerzystów nie zmniejszyła się, ponieważ eksperci doradzali wszystkim pracującym w domu regularne ćwiczenia fizyczne. "W ostatnich tygodniach zarejestrowaliśmy prawie dwukrotny wzrost liczby rowerzystów w niektórych punktach liczenia. Typowe poranne i wieczorne zagęszczenie ruchu zniknęły z wykresu, a szczyt rowerowy pojawił się wczesnym popołudniem" – zastępca komisarza. Ten przykład potwierdza tezę, że jazda na rowerze jest jednym z naprawdę skutecznych narzędzi w walce z pandemią.



JAKIE SĄ KORZYŚCI?

Badanie zlecone przez Flamandzki Instytut Badań Technologicznych (VITO) wykazuje stosunek kosztów do korzyści dla autostrad rowerowych na poziomie 1:2-14. Badacze przyjrzeni się kosztom budowy infrastruktury, liczbie użytkowników, kosztom zewnętrznym związanym z zanieczyszczeniem powietrza i wypadkami drogowymi, pozytywnemu wpływowi aktywności fizycznej na zdrowie (mniejsze ryzyko zachorowania na raka, cukrzycę, depresję i demencję) oraz wynikającemu z tego zmniejszeniu kosztów opieki zdrowotnej, przy założeniu 20-letniego okresu eksploatacji każdej autostrady rowerowej.



Ich wniosek jest jednoznaczny: autostrady rowerowe umożliwiają ogromne oszczędności na kosztach opieki zdrowotnej i wydatkach infrastrukturalnych: "Nawet w najmniej korzystnym scenariuszu (gdzie codziennie z autostrady rowerowej korzysta tylko 600 rowerzystów), zyski z zaoszczędzonych kosztów ochrony zdrowia są dwa razy większe niż koszty budowy. W korzystnym scenariuszu (w którym z autostrady rowerowej korzysta dziennie 4 400 rowerzystów) zysk jest nawet dziesięcio- do czternastokrotnie wyższy od inwestycji. Nawet jeśli model zakłada, że rowerzyści nie byli wcześniej zmotoryzowani (a więc nie powodują mniejszej emisji CO2 lub mniej korków), zysk pozostaje większy niż koszt.²¹

FUNDUSZE EUROPEJSKIE W GRZE

PRIORYTET INWESTYCYJNY WG EFRR

🚲 Sprzyjanie przejściu na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach

PROGRAM OPERACYJNY: 'Vlaanderen' 2014 - 2020

PRZYKŁADOWE INWESTYCJE WRAZ Z WYSOKOŚCIĄ PRZYZNANYCH ŚRODKÓW:

Do chwili obecnej wybudowano 1406 km z planowanych 2400 km tras, czyli 58% sieci rowerowej, częściowo dzięki inwestycjom z EFRR.

F105: Most rowerowy Kempisch Kanaal, Herentals (3)

EFRR:	ŁĄCZNA KWOTA:
EUR 632 000	EUR 3 091 211

F7: Most rowerowy nad Volhardingslaan N35, Deinze (1)

EFRR:	ŁĄCZNA KWOTA:
EUR 774 400	EUR 1 936 000

F24: Most rowerowy Tiensesteenweg, Leuven (2)

EFRR:	ŁĄCZNA KWOTA:
EUR 660 000	EUR 4 000 000

²¹ Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., *Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: Application to two bicycle highways*, Journal of Transport & Health 2(4):549-562. Streszczenie badań dostępne na stronie: https://www.sport.be/cycling/nl/nieuws/article.html?Article_ID=750409



Planowanie inwestycji (1), trasa w budowie(2) i most gotowy, by powitać rowerzystów (3)

Inne przykłady

Więcej informacji na temat powyższych projektów, a także dodatkowe przykłady inwestycji rowerowych finansowanych z EFRR można znaleźć na naszej stronie internetowej: ecf.com

8. DOBRE PRAKTYKI & WSPANIAŁE INSPIRACJE

B. DOKUMENTY PROGRAMOWE

W tej części naszego Przewodnika zostaną przedstawione przykłady sformułowań celów inwestycyjnych związanych z ruchem rowerowym, zastosowanych przez wybrane państwa członkowskie w ich poprzednich dokumentach programowych. Dla Państwa wygody podzieliśmy te przykłady na dwie główne kategorie:

1. cele z umów o partnerstwie oraz
2. cele z programów operacyjnych

Potraktujcie Państwo ten zbiór jako inspirację i nie wahajcie się zawrzeć w swoich dokumentach programowych jeszcze szerszych i ambitniejszych celów sprzyjających rozwojowi transportu i turystyki rowerowej.

8.1. Dokumenty programowe

A. DIAGNOZA

Poniżej przedstawiamy kilka przykładów spostrzeżeń diagnostycznych, które stanowią niezbędny element Umowy Partnersstwa, uzasadniający inwestycje w aktywną mobilność. Pamiętajmy, że sprawozdanie krajowe, które przeanalizowaliśmy w rozdziale 5.1. niniejszego Przewodnika, są jednym z najlepszych źródeł informacji, umożliwiających stworzenie części diagnostycznej Umowy Partnerstwa.

🚲 Jaka część zanieczyszczeń w Twoim kraju / regionie jest spowodowana przez transport?

- Transport miejski jest głównym źródłem emisji zanieczyszczeń w Polsce”.²²
- “Największy udział w emisji gazów cieplarnianych w 2011 r. w Chorwacji miały przemysł energetyczny i sektor transportu, a następnie rolnictwo”.²³
- “Głównym sektorem, w którym Słowacji do tej pory nie udało się ustabilizować wzrostu znacznej ilości emisji gazów cieplarnianych, jest sektor transportu drogowego ze względu na rozwój indywidualnego transportu samochodowego, przestarzały transport publiczny oraz niewystarczające wykorzystanie transportu niezmotoryzowanego, w szczególności transportu rowerowego. Od 1990 r. udział emisji z transportu w całkowitej emisji wzrósł o 11.5%”.²⁴

²² Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement, s. 28, dostępne na stronie:

https://www.pois.gov.pl/media/9498/Partnership_Agreement.pdf

²³ Partnership Agreement. Republic of Croatia, s. 16, dostępne na stronie:

https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages//arhiva/EU%20fondovi//HR_PA_FINAL_ADOPTED_30_10_2014.pdf

²⁴ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, s. 48, dostępne na stronie: <https://www.ia.gov.sk/data/files/partnerska-dohoda.pdf>

🚲 Jaką część energii zużywa transport?

- “Sektor transportu jest największym konsumentem z 39,8% całkowitego końcowego zużycia energii, głównie w oparciu o produkty ropopochodne, co jest czynnikiem decydującym o wysokiej krajowej zależności energetycznej”.²⁵ [Hiszpania]
- “Największy udział w końcowym zużyciu energii mają sektory ogólnego zużycia energii, głównie gospodarstwa domowe i usługi, w tym infrastruktura sektora publicznego (z 43% udziałem) i transport (34%), natomiast sektor przemysłowy to 17% zużycia energii”.²⁶ [Chorwacja]

🚲 Z jakimi innymi problemami można by walczyć poprzez promocję ruchu rowerowego?

- “Indywidualne zatępy komunikacyjne na ulicach powodują zmniejszenie prędkości przejazdów”.²⁷
- “Liczba osób codziennie dojeżdżających do pracy [w Zagrzebiu] (szacowana na 80 000 pracowników plus 20 000 innych podróżujących) wywiera znaczącą presję na istniejącą infrastrukturę i zwiększa potrzebę dalszego rozwoju złożonego i zrównoważonego systemu transportu miejskiego.”²⁸
- “Problemem są rosnące koszty transportu towarów i osób oraz postępująca degradacja infrastruktury drogowej”.²⁹
- “Niska jakość życia w obszarach miejskich i innych obszarach mieszkalnych stanowi poważne wyzwanie”.³⁰

🚲 Jakie są główne problemy z istniejącą infrastrukturą rowerową?

- “[Istnieje] niepełna sieć ścieżek i dróg rowerowych.”³¹
- “Sieć transportu miejskiego [w Splicie] i połączenia pomiędzy obszarami miejskimi i podmiejskimi zawierają luki, ograniczające zarówno codzienne użytkowanie, jak i rozwój turystyki.”³²
- “[Występują] przerwy w ciągłości krajowej trasy rowerowej i systemu zielonych dróg, w tym siedmiu tras europejskich, tworzącymi połączenia między obszarami miejskimi i wiejskimi. Oprócz pobliskich mieszkańców, z tych ścieżek rowerowych korzystają również turyści, którzy generują znaczne korzyści ekonomiczne dla odwiedzanych terenów.”³³
- “Wykorzystanie rowerów do zwykłych funkcji transportowych jest dalekie od osiągnięcia swojego potencjału. Długość ścieżek rowerowych w miastach jest niewystarczająca, poszczególne trasy rowerowe są często niepołączone i mają liczne luki.”³⁴

B. PRIORYTETY INWESTYCYJNE/ CELE POLITYKI

Poniżej zamieszczono przykładowe postanowienia związane z rozwojem ruchu rowerowego, które wybrane państwa członkowskie wprowadziły do swoich umów partnerstwa na lata 2014-2020. Takie same, lub dostosowane do własnych potrzeb, sformułowania mogą Państwo zastosować we własnych dokumentach programowych.

Jak widać, w Umowie Partnerstwa Państwa priorytety mogą być sformułowane dość szeroko. Jednak im bardziej zróżnicowane cele rowerowe zostaną włączone do tej Umowy, tym łatwiej ministerstwu/regionom będzie uwzględniać konkretne inwestycje w swoich programach operacyjnych, programach rozwoju obszarów wiejskich i naborach wniosków. Doświadczenia z

²⁵ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, s. 101, dostępne na stronie: https://www.dgfc.sepg.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp1420/p/pa/Documents/20190215_AA_Espa%C3%B1a_2014_2020_Vdef.pdf

²⁶ Partnership Agreement. Republic of Croatia, s. 16

²⁷ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, s. 28

²⁸ Partnership Agreement. Republic of Croatia, s. 56

²⁹ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, s. 28

³⁰ Ibid., p. 49

³¹ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, s. 27

³² Partnership Agreement. Republic of Croatia, s. 57

³³ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, s. 63, dostępne na stronie: 180620-ap_france_vf.pdf

³⁴ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, s. 27

poprzednich edycji budżetu unijnego pokazują, że państwa, które wprowadziły wiele odrębnych odniesień do różnych dziedzin inwestycji rowerowych, np. turystyki, transportu, bezpieczeństwa, intermodalności i innowacyjności, zdołały pozyskać i wydatkować najwięcej środków na rozbudowane projekty infrastrukturalne:

🚲 Priorytet Inwestycyjny 1 – wzmocnienie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji

W ramach nowego rozporządzenia w sprawie EFRR cele szczegółowe przedstawione poniżej mogą realizować Cel Polityki 1: „Bardziej inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej”.

- “Promowanie modelu systemu transportowego opartego na zrównoważonej mobilności; integracja systemów transportowych i stosowanie nowych, mniej zanieczyszczających rozwiązań”.³⁵

🚲 Priorytet Inwestycyjny 4 – wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach

W ramach nowego rozporządzenia w sprawie EFRR cele szczegółowe przedstawione poniżej mogą realizować Cel Polityki 2: “Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem”.

- “Tworzenie planów zrównoważonego transportu do szkół i miejsc pracy, przenoszenie ruchu samochodowego, w miarę możliwości, na transport rowerowy i rozwijanie niezbędnej infrastruktury”.³⁶
- “Redukcja emisji z transportu, w tym wykorzystanie paliw alternatywnych, takich jak CNG i energia elektryczna, oraz promowanie alternatywnych rodzajów transportu, w tym transportu pieszego i rowerowego”.³⁷
- “Poprawa jakości powietrza, w szczególności poprzez wspieranie transportu niskoemisyjnego i miękkiej mobilności (zwłaszcza ruchu pieszego i rowerowego)”.³⁸
- “Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych na obszarach miejskich poprzez wdrożenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (strategie niskoemisyjne w przypadku małych miast), promowanie inwestycji w niezmotoryzowaną mobilność we wszystkich miastach Rumunii (jazda na rowerze i chodzenie pieszo, zniechęcanie do korzystania z samochodów osobowych)”.³⁹

🚲 Priorytet Inwestycyjny 6 – zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami

W ramach nowego rozporządzenia w sprawie EFRR cele szczegółowe przedstawione poniżej mogą realizować Cel Polityki 2: “Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem

- “Rozwój zrównoważonej i wysokiej jakości turystyki”.⁴⁰
- “Wykorzystanie potencjału turystyki i wypoczynku na obszarach przyrodniczych oraz rozwój ekoturystyki”.⁴¹
- “Prezentacja nowych produktów turystycznych, wokół konkretnych tematów (turystyka piesza i rowerowa, turystyka wiejska, w szczególności agroturystyka, turystyka dziedzictwa przemysłowego, turystyka miejska, turystyka pamięci) oraz innowacyjnych doświadczeń turystycznych”.⁴²
- “Informowanie ludności o problemach środowiska i promowanie aktywności ekologicznej w celu stymulowania zainteresowania społeczeństwa ochroną środowiska i przyrody. W celu pobudzenia zainteresowania przyrodą

³⁵ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, p. 75.

³⁶ Ibid., p. 112.

³⁷ Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic, p. 95 & 98, available at: <https://www.dotaceeu.cz/getmedia/4589b39c-4215-4f0b-914d-b296678db1c8/Partnership-agreement-technical-revision-approved-by-the-EC-on-13-April-2016.pdf?ext=.pdf>

³⁸ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, p. 55.

³⁹ Partnership Agreement România, p. 179, available at: https://www.fonduri-ue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord_de_Parteneriat_2014-2020_EN.pdf

⁴⁰ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, p. 134

⁴¹ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, p. 73

⁴² Ibid., p. 23

ważne jest zapewnienie, aby odwiedzanie przyrody powodowało jak najmniejsze szkody dla samej przyrody. Ważne jest również zainstalowanie w parkach państwowych specjalnych obiektów - ścieżek edukacyjnych dla pieszych i rowerzystów”.⁴³

🚲 Priorytet Inwestycyjny 7 – promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej

W ramach nowego rozporządzenia w sprawie EFRR cele szczegółowe przedstawione poniżej mogą realizować Cel Polityki 3: „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych” bądź Cel Polityki 2: “Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem”.

- “Wspieranie budowy ścieżek rowerowych i dodatkowej infrastruktury, stymulowanie szerszego wykorzystania transportu niezmotoryzowanego w obszarach miejskich, wspieranie intermodalności (połączenie transportu publicznego, indywidualnego transportu samochodowego i rowerowego) oraz węzłów przesiadkowych (parkingi, wiaty rowerowe), wspieranie budowy elementów i stref uspokajających ruch, a także bezpiecznego rozdzielenia ruchu zmotoryzowanego od niezmotoryzowanego”.⁴⁴
- “Nadanie priorytetu ruchowi pieszemu i rowerowemu (w tym poprzez budowę ścieżek rowerowych), ułatwienie podróży multimodalnych (park&ride, bike&ride – w tym ich usytuowanie w rozsądnych miejscach), ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast”.⁴⁵

🚲 Priorytet Inwestycyjny 9 – promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją

W ramach nowego rozporządzenia w sprawie EFRR cele szczegółowe przedstawione poniżej mogą realizować Cel Polityki 3: „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych” bądź Cel Polityki 2: “Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem”.

- “Budowa ścieżek rowerowych przeznaczonych dla transportu do pracy, szkoły i usług w celu wspierania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej”.⁴⁶
- “Poprawa dostępności transportu i bezpieczeństwa dla starzejącego się społeczeństwa”.⁴⁷

8.2. Programy operacyjne/ Programy rozwoju obszarów wiejskich

Pamiętaj:

- 🚲 możesz włączyć ambitne projekty rowerowe do swojego programu operacyjnego, nawet jeśli umowa partnerstwa nie kładzie dużego (lub żadnego) bezpośredniego nacisku na jazdę na rowerze. Wystarczy, że umowa partnerstwa zawiera takie cele jak walka z: zanieczyszczeniem powietrza, zatorami komunikacyjnymi, nieefektywną infrastrukturą transportową itp.
- 🚲 wskazane jest włączenie do programów operacyjnych zarówno wskaźników produktu (takich jak ilość kilometrów zbudowanej infrastruktury rowerowej), jak i konkretnych kwot koniecznych na realizację planowanych projektów. Będzie to istotnym ułatwieniem i uzasadnieniem przy opracowywaniu przyszłych naborów wniosków.

⁴³ Lietuvos Respublikos. Partnerystės Sutartis, p. 90., available at: http://www.esparama.lt/c/document_library/get_file?uuid=a7c44f87-a810-4175-8cdc-db95d668a1d0&groupId=19002

⁴⁴ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, p. 27

⁴⁵ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, p. 106

⁴⁶ Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic, p. 56

⁴⁷ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, p. 227

- 🚲 “Tworzenie, budowa i odnawianie tras rowerowych zapewniających transport do pracy i usług publicznych (np. trasy prowadzące do stacji kolejowych i przystanków autobusowych w gminach i miastach), w tym inwestycje w dodatkową infrastrukturę rowerową, włączając miejsca do odpoczynku, parking chroniony, stacje ładowania rowerów elektrycznych itp.”
- 🚲 “Modernizacja i budowa infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego:
 - ścieżki rowerowe - renowacja i przebudowa już istniejących ścieżek rowerowych, budowa nowych ścieżek rowerowych, korytarzy rowerowych na istniejących drogach lokalnych i drogach między osiedlami,
 - dodatkowa infrastruktura rowerowa (chronione stojaki rowerowe, stacje ładowania rowerów elektrycznych, wypożyczalnie rowerów, urządzenia sanitarne itp;)
 - systemy parkingowe dla rowerów,
 - elementy uspokajające ruch (strefy dla pieszych, przestrzeń wspólna, wyłączenie ruchu z ulic z wyjątkiem transportu publicznego i rowerzystów, itp;)
 - zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg, usunięcie wąskich gardeł na przejściach dla pieszych itp.”
- 🚲 “Włączenie warunku poprawy sytuacji komunikacyjnej pieszych, rowerzystów i pasażerów transportu publicznego do wszystkich planów odbudowy dróg”.
- 🚲 “Promowanie postrzegania rowerzystów jako osób codziennie dojeżdżających do pracy, a nie tylko sportowców i turystów”.
- 🚲 “Promowanie i zwiększanie atrakcyjności ruchu rowerowego w społeczeństwie poprzez portale internetowe, aplikacje mobilne, itp.”⁴⁸
- 🚲 “Wyposażenie dróg krajowych i gminnych (łącznie z drogami krajowymi i federalnymi, za których utrzymanie odpowiedzialne są gminy) w ścieżki rowerowe. Przedmiotem finansowania jest rozbudowa i budowa samodzielnych i przydrożnych ścieżek rowerowych. Finansuje się koszty budowy autonomicznych i przydrożnych ścieżek rowerowych, w tym nabycie gruntów, zgodnie ze zwykłymi zasadami kwalifikowalności do finansowania”.⁴⁹
- 🚲 “Rozbudowa lokalnego transportu publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego może być wykorzystywana, szczególnie w obszarze transportu indywidualnego, w celu zmniejszenia emisji CO₂ z transportu. Jednocześnie dalsza rozbudowa ogólnopolskiej sieci ścieżek rowerowych ma na celu zwiększenie atrakcyjności niskoemisyjnego ruchu rowerowego i jego udziału w całkowitym natężeniu ruchu”.⁵⁰
- 🚲 “Wspieranie interwencji na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach. Zakres tego kierunku działań - sfinalizowanego i zintegrowanego, zgodnie z procedurami określonymi w umowie o partnerstwie – zakłada. Budowę i/lub wzmocnienie systemów wspierających mięką, rowerową lub pieszą mobilność, ze szczególnym uwzględnieniem:
 - zwiększenia istniejącej sieci rowerów publicznych;
 - zwiększenia bezpieczeństwa ruchu rowerowego;
 - integracji z systemem zbiorowej mobilności i/lub połączenia z miejscami o dużym natężeniu ruchu;
 - stworzenia miejsc odpoczynku i wyposażonych parkingów przeznaczonych dla rowerów;

⁴⁸ Integrovaný regionální operační program, p.46-50, available at:

tps://www.dotaceeu.cz/Dotace/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Programov%20dokument/9.%2011.%202017/PD-IROP-verze-1-1_08112017.pdf.

⁴⁹ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, p. 100, available at: <https://www.europa-mv.de/serviceassistent/download?id=1619519>

⁵⁰ Ibid., p. 102.

- realizacji działań na rzecz poprawy jakości życia i jakości życia w mieście, ukierunkowanych na ruch rowerowy i pieszy”.⁵¹
- 🚲 “Celami strategicznymi są: powiększenie obszaru istniejącej sieci rowerowej, jej ukończenie w obszarze miejskim, połączenie tras rowerowych w sieć ("efekt sieciowy"), bezpieczeństwo, połączenie ze zbiorową mobilnością, a w szczególności z regionalnym systemem kolejowym - uznaje się, że wysiłki te są w stanie zmaksymalizować zdolność do generowania pozytywnych efektów w działaniach na rzecz redukcji emisji CO2”.⁵²
- 🚲 “Następujące rodzaje interwencji będą kwalifikowały się do finansowania:
 - tworzenie i zwiększanie bezpieczeństwa ścieżek rowerowych (odrębne ścieżki rowerowe, zarezerwowane pasy ruchu, ścieżki rowerowe i piesze, Strefa 30) z priorytetem dla tych, które łączą kolej z punktami na poziomie miejskim;
 - instalacja oznakowania poziomego i pionowego dedykowanego dla rowerzystów i ścieżek rowerowych;
 - zainstalowanie w pobliżu kolei miejsc parkingowych dla rowerów, spełniających wymagania Planu;
 - automatyczne liczniki dla rowerzystów na ścieżkach rowerowych;
 - stworzenie jednego regionalnego systemu rowerów publicznych (ze szczególnym uwzględnieniem gmin z dworcami kolejowymi);
 - integracja opłat za przejazd między systemem transportu publicznego a systemem rowerów publicznych”.⁵³

B. TURYSTYKA ROWEROWA

- 🚲 “Budowa i przebudowa ścieżek edukacyjnych, ścieżek rowerowych, budowa dodatkowej infrastruktury (miejsca wypoczynku, wiaty, stojaki rowerowe itp.), budowa wież widokowych, ustawianie oznakowania rowerowego na istniejących ścieżkach rowerowych itp.”⁵⁴
- 🚲 „Wspieranie projektów rozwoju gospodarczego opartych na wzmacnianiu zasobów naturalnych obszarów wiejskich poprzez poszerzanie zarówno atrakcyjności turystycznej regionu, jak i oferty rekreacyjnej dla ludności wiejskiej Lotaryngii za pośrednictwem głównych szlaków rowerowo-drogowych”.⁵⁵
- 🚲 „Tworzenie, rozbudowa i renowacja inwestycji związanych z pomieszczeniami, powierzchniami wspólnymi i dodatkowym wyposażeniem lub usługami dla użytkowników rowerów (np.: pomieszczenia do przechowywania i konserwacji rowerów, pralnia przeznaczona dla turystów szlaków).”⁵⁶
- 🚲 „Ustanowienie marki "Przyjazne rowerzystom”⁵⁷
- 🚲 “Stworzenie regionalnego systemu tras rowerowych i zielonych dróg, które staną się ekologicznie odpowiedzialnym celem turystycznym, nadając ogólną spójność innym działaniom wspieranym przez Europę w celu uczynienia z turystyki dzwigni rozwoju gospodarczego Burgundii.”⁵⁸
- 🚲 “Finansowanie innowacyjnych projektów inwestycyjnych (np. nowych rodzajów ofert usług dla gości, zielonej turystyki), tworzenie turystycznych ścieżek rowerowych jako integralnej części koncepcji ścieżek rowerowych landu.”⁵⁹

⁵¹ Giunta Regionale Toscana. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, p. 148, available at: https://www.regione.toscana.it/documents/10180/23870501/3c%29+POR_FESR_Toscana_2014-20-Vers_7_clean.pdf/823996a7-5438-3024-753e-f88b2c16ca26-mTfCB7a

⁵² Ibid., p. 148

⁵³ Lombardia. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, p. 142, available at:

https://www.fesr.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/d365e089-b96f-4681-8595-f88b2c16ca26/Sintesi_ENG_FESR.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-d365e089-b96f-4681-8595-f88b2c16ca26-mTfCB7a

⁵⁴ Integrovaný regionální operační program, p. 43

⁵⁵ France - Rural Development Programme (Regional) – Lorraine, p. 301, available at: <http://europe-en-lorraine.eu/wp-content/uploads/2017/08/PDR-LOR-V7.1-approuv%C3%A9-02082017.pdf>

⁵⁶ France - Rural Development Programme (Regional) – Bourgogne, p. 315, available at: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2019/12/Programme_2014FR06RDRP026_7_0_consolidated_with_2014FR06RDNF001_8_0_fr.pdf

⁵⁷ Ibid., p. 335-336

⁵⁸ Ibid., p. 335-336

⁵⁹ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, p. 74

🚲 „Łączenie miejsc dziedzictwa przyrodniczego poprzez tworzenie tras lub szlaków turystycznych (dostosowanie szlaków i ścieżek do użytku pieszego i/lub rowerowego, itp.) Promowanie czystych i przyjaznych dla środowiska środków transportu oraz zrównoważonej mobilności na chronionych obszarach przyrodniczych.”⁶⁰

C. MOŻLIWE WSKAŹNIKI WYNIKU DLA CELÓW ZWIĄZANYCH Z RUCHEM ROWEROWYM:

🚲 **Udział ruchu rowerowego w transporcie ogółem**

PRZYKŁAD – Zgodnie ze Zintegrowanym Regionalnym Programem Operacyjnym Republiki Czeskiej na lata 2014-2020 udział rowerzystów wśród osób dojeżdżających do pracy powinien wzrosnąć z 7% do 10% w okresie realizacji programu.

🚲 **Długość nowych odcinków ścieżek rowerowych**

PRZYKŁAD – W Programie Operacyjnym Meklemburgia-Pomorze Przednie na lata 2014-2020 wyznaczono cel polegający na wybudowaniu w regionie 339 kilometrów ścieżek rowerowych w danym okresie czasu.

🚲 **Liczba utworzonych elementów dodatkowej infrastruktury rowerowej**

PRZYKŁAD – W Zintegrowanym Regionalnym Programie Operacyjnym Słowacji na lata 2014-2020 określono wartość docelową 71 elementów dodatkowej infrastruktury cyklu. Obejmuje to np. publiczne stacje naprawcze rowerów

🚲 **Liczba miejsc parkingowych dla rowerów**

PRZYKŁAD – W Zintegrowanym Regionalnym Programie Operacyjnym Republiki Czeskiej na lata 2014-2020 ustalono wartość docelową 5 600 nowych miejsc parkingowych dla rowerów.

🚲 **Liczba użytkowników ścieżek rowerowych w regionie**

PRZYKŁAD – Zgodnie z Programem Operacyjnym Województwo Małopolskie 2014-2020 liczba rowerzystów na ścieżkach rowerowych powinna wzrosnąć z 144 000 do 423 396 w okresie realizacji programu.

🚲 **Spadek liczby wypadków śmiertelnych związanych z jazdą na rowerze**

PRZYKŁAD – Zgodnie z chorwackim programem operacyjnym "Konkurencyjność i spójność 2014-2020" liczba ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów powinna w danym okresie czasu zmniejszyć się z 12/1 000 000 do 6/1 000 000 000 osób

⁶⁰ Programa Operativo de Andalucía 2014-2020, p. 263

9. DO DZIEŁA

Transport i turystyka rowerowa to jedne z najskuteczniejszych odpowiedzi na poważne wyzwania ekonomiczne i środowiskowe naszych czasów.

Wierzymy, że korzystając z poniższych sugestii można zmaksymalizować swoje szanse na pozyskanie funduszy unijnych na działania związane z ruchem rowerowym:

Jeśli jesteś obywatelem/obywatelką, działasz w organizacji pozarządową lub reprezentujesz branżę rowerową:

- 🚲 Aktywnie uczestnicz w konsultacjach społecznych dotyczących dokumentów programowych – umowy partnerstwa i regionalnych programów operacyjnych
- 🚲 Jeśli informacje o konsultacjach społecznych nie są publikowane - skontaktuj się z władzami odpowiedzialnymi za przygotowanie dokumentów programowych i zapytaj, jak możesz wpłynąć na ich treść
- 🚲 Aby zidentyfikować instytucje odpowiedzialne za opracowanie dokumentów programowych, wystarczy często sprawdzić, kto przygotował umowę partnerstwa oraz programy operacyjne na poprzedni okres finansowy.
- 🚲 Współpracuj z innymi, którzy dzielą Twoje cele i wartości. W grupie Twój głos jest lepiej słyszalny.
- 🚲 Znajdź sojuszników wśród różnych interesariuszy. Pokaż, że wsparcie dla ruchu rowerowego jest silne wśród wszystkich grup społecznych.
- 🚲 Rozpowszechniaj wiedzę na temat zdrowia, środowiska i korzyści ekonomicznych płynących z jazdy rowerem wśród rodziny, przyjaciół i współpracowników.
- 🚲 Podziel się tym poradnikiem z każdym, kto może uznać go za przydatny.

Jeśli reprezentujesz władze regionalne/państwowe:

- 🚲 Bierz aktywny udział w procesie przygotowywania dokumentów programowych i zainspiruj swoich współpracowników wizją dynamicznego i zrównoważonego rozwoju swojego kraju lub regionu.
- 🚲 Korzystaj z doświadczeń krajów, które najbardziej skorzystały z inwestycji w ruch rowerowy. Jeśli szukasz know-how, nie wahaj się skontaktować z nami. Naszą misją jest łączenie ekspertów w dziedzinie planowania rowerowego z ambitnymi reprezentantami władzy.
- 🚲 Miej odwagę przedstawić śmiało pomysły, które mogą sprawić, że Twój kraj i region wyróżnią się na mapie Europy.
- 🚲 Konsultuj swoje pomysły z szerokim gronem interesariuszy i nie obawiaj się sięgać po ich wiedzę. Poszukaj w swoim regionie rowerowych organizacji pozarządowych w celu uzyskania wsparcia i porad dotyczących planowanych inwestycji.
- 🚲 Skorzystaj z przeglądu potrzeb inwestycyjnych, jeśli jest on dostępny na poziomie krajowym lub regionalnym, aby stworzyć projekty, które wypełnią luki infrastrukturalne na tym obszarze.
- 🚲 Wsłuchaj się w potrzeby, nadzieje i obawy mieszkańców Twojego regionu. Zapytaj ich, co sprawiłoby, że ich życie na danym obszarze byłoby lepsze. Mniej ruchu samochodowego, mniej hałasu, mniej zanieczyszczeń - to często powtarzające się odpowiedzi, szczególnie wśród mieszkańców miast.

Jeśli pracujesz nad polityką regionalną na szczeblu europejskim:

- 🚲 Zachęcaj reprezentatów/reprezentantki państw członkowskich do włączenia celów zrównoważonego transportu, w tym transportu rowerowego, do ich dokumentów programowych.
- 🚲 Pokaż determinację UE w dążeniu do osiągnięcia celów Zielonego Ładu i zwróć uwagę państw członkowskich na to, jak inwestycje w mobilność bezemisyjną mogą przyczynić się do osiągnięcia wyznaczonych celów.
- 🚲 Uświadamiaj państwom członkowskim znaczenie wdrażania krajowych zaleceń KE i Rady, również w dziedzinie transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

- 🚲 Pokaż, że UE poważnie traktuje zobowiązania państw określone w ich krajowych planach na rzecz energii i klimatu.
- 🚲 Dziel się wiedzą na temat pozytywnych działań podejmowanych w krajach, które odnoszą największe sukcesy w realizacji europejskich celów w zakresie klimatu.
- 🚲 Zwracaj uwagę państw członkowskich na wzrost inwestycji w infrastrukturę rowerową w czasie pandemii oraz na korzystny wpływ tego środka transportu na ograniczenie rozprzestrzeniania się wirusa.

Bez względu na to, jaka jest Państwa rola w ubieganiu się o fundusze europejskie, jesteśmy zawsze gotowi udzielić Państwu wsparcia koniecznego dla pozyskania jak największych środków na Państwa projekty rowerowe.

Mamy nadzieję, że niniejszy przewodnik będzie przydatnym narzędziem do osiągnięcia tego celu. Jeśli jednak mają Państwo dodatkowe pytania lub wątpliwości - prosimy o kontakt z naszym ekspertem:.

Here is the ECF team member you can contact: [Fabian Küster](mailto:f.kuester@ecf.com), ECF Senior Policy Officer (f.kuester@ecf.com)



10. ZAŁĄCZNIK: KORZYŚCI DLA EUROPY Z INWESTYCJI W SEKTOR ROWEROWY

10.1. EKONOMIA

PRODUCENCI:

- 🚲 Analitycy Goldstein Research prognozują, że europejski przemysł rowerowy osiągnie wartość prawie 20 miliardów do 2024 roku i ma się rozwijać w tempie 5,5% rocznie.⁶¹
- 🚲 Dla porównania, szacuje się, że europejski rynek samochodowy wzrośnie tylko o 1,7% do 2024 roku.

TURYSTYKA:

- 🚲 Szacuje się, że rocznie w UE turyści odbywają ok. 2,3 miliarda wycieczek rowerowych, których łączna wartość ekonomiczna wynosi 44 mld EUR.
- 🚲 Z turystyką rowerową wiąże się ok. 525 000 miejsc pracy w UE.
- 🚲 We Francji turyści rowerowi wydają prawie 20% więcej niż wynosi średnia dla wszystkich turystów.

LOGISTYKA:

- 🚲 Rowery cargo mogą potencjalnie zastąpić następujący udział przejazdów zmotoryzowanych w obszarach miejskich:
 - + 23-25 % dostaw komercyjnych w miastach
 - + 50 % przejazdów handlowych i konserwacyjnych
 - + 77% prywatnych wyjazdów logistycznych (zakupy, wypoczynek, transport dzieci)

HANDEL:

- 🚲 Klienci przyjeżdżający na rowerze wydają przeciętnie więcej niż ci przyjeżdżający samochodem.
- 🚲 Rowerzyści robią swoje zakupy lokalnie i są bardziej lojalnymi klientami.
- 🚲 Jeśli ulica jest przekształcana w sposób, który daje więcej miejsca dla rowerzystów i pieszych, a mniej dla samochodów, brak klientów, którzy przyjechali wcześniej samochodem, jest więcej niż zrekompensowany przez klientów, którzy przyjeżdżają pieszo lub rowerem później.
- 🚲 W Londynie pustostany w handlu detalicznym były o 17% niższe, a wartości czynszów detalicznych wyższe o 7,5% po wprowadzeniu infrastruktury dla aktywnej mobilności na ulicach handlowych i w centrach miast.

BUDOWA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ:

⁶¹ European Bicycle Market: Size, Trends, Share, Growth Drivers, Restraints, SWOT Analysis, Demand, Trade Data & Regional Outlook With COVID-19 Impact | Forecast Period 2017-2030, Goldstein Market Intelligence, ed. 2020, dostępne na stronie: <https://www.goldsteinresearch.com/report/europe-bicycle-industry-analysis>

- 🚲 Roczne koszty budowy i utrzymania infrastruktury dla transportu zmotoryzowanego, które są oszczędzane dzięki rowerom, wynoszą w UE 2,9 mld EUR rocznie.
- 🚲 Szacuje się, że jedna mila wysokiej jakości chronionego pasa rowerowego kosztuje 0,21 mln EUR, podczas gdy autostrada miejska kosztuje 50 mln USD za milę, czyli 240 razy więcej.

KORKI:

- 🚲 Wartość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych dzięki transportowi rowerowemu dla UE można oszacować na 6,8 mld EUR rocznie.
- 🚲 Całkowite koszty zatorów komunikacyjnych dla gospodarki UE szacuje się na ponad 240 mld EUR rocznie, czyli prawie 2 % PKB UE.
- 🚲 Szereg badań lokalnych z Europy i USA również wskazuje na korzyści płynące z jazdy na rowerze dla zmniejszenia zatorów komunikacyjnych:
 - Usprawnienie ruchu rowerowego prowadzi do zmniejszenia ruchu samochodowego o 45% i przyspieszenia transportu publicznego (Kopenhaga, Dania).
 - Autostrady rowerowe skracają czas spędzany w korkach o 3,8 mln godzin (Holandia).
 - Sieć autostrad rowerowych zmniejsza zapotrzebowanie na 50.000 przejazdów samochodem dziennie (Zagłębie Ruhry, Niemcy).
 - Program rowerów publicznych łagodzi korki podczas prac miejskich (Bordeaux, Francja).

ŁĄCZNOŚĆ I MULTUMODALNOŚĆ:

- 🚲 Jazda na rowerze przyczynia się do tworzenia zrównoważonych łańcuchów mobilności – Holenderskie badania pokazują, że 44% osób dojeżdżających do pracy pociągiem w Holandii korzysta z roweru, aby dotrzeć do stacji kolejowej z domu. Ludzie łączący rower z pociągiem również rzadziej korzystają ze swojego samochodu.

ODPORNOŚĆ:

- 🚲 Transport rowerowy, w tym logistyka rowerowa, zwiększa odporność obszaru na stany wyjątkowe poprzez zapewnienie możliwości transportowych również w nagłych przypadkach, takich jak pandemie, katastrofy naturalne lub ataki terrorystyczne.

10.2. TECHNOLOGIA

ELEKTROMOBILNOŚĆ:

- 🚲 W 2017 r. ponad 10 % rowerów sprzedawanych w Europie było elektrycznych, w porównaniu z zaledwie 1,5 % samochodów.
- 🚲 Od 2006 roku sprzedaż rowerów elektrycznych wzrosła dwudziestokrotnie, przy średniej rocznej stopie wzrostu wynoszącej prawie 30%.
- 🚲 Kiedy Francja wprowadziła krajowy program zachęt do zakupu rowerów elektrycznych w 2017 r., 61 % beneficjentów stwierdziło w badaniu, że korzystali z rowerów elektrycznych w celu zastąpienia przejazdów samochodem.

ROWERY PUBLICZNE:

- 🚲 Istnienie rowerów publicznych sprawia, że dojazdy do pracy są bardziej efektywne, dzięki zapewnieniu łatwego i szybkiego pokonywania tzw. „pierwszych i ostatnich kilometrów”, co zwiększa produktywność w gospodarce miejskiej.
- 🚲 W przypadku dublińskiego systemu rowerów publicznych każde zainwestowane 1 euro przyniosło 12,3 euro korzyści czasowych, szersze korzyści gospodarcze i zdrowotne. Sama wartość oszczędności czasu mieści się w przedziale od 6 do 10,4 mln euro.

10.3. ŚRODOWISKO I ZASOBY NATURALNE

SMOG:

- 🚲 Wartość zmniejszenia się zanieczyszczenia powietrza poprzez jazdę rowerem to 435 milionów euro.
- 🚲 Zanieczyszczenie powietrza stanowi największe zagrożenie dla zdrowia środowiskowego w Europie, powodując około 400 000 przedwczesnych zgonów rocznie.

EMISJA CO₂:

- 🚲 Jazda na rowerze pozwala zaoszczędzić ponad 16 milionów ton ekwiwalentu CO₂ rocznie w UE.
- 🚲 Wartość tych oszczędności: 600 do 5,630 mln euro, w zależności od aktualnego kosztu emisji dwutlenku węgla

HAŁAS:

- 🚲 Obecna wartość redukcji hałasu uzyskanej dzięki ruchowi rowerowemu wynosi 300 milionów euro.
- 🚲 Hałas powodowany przez ruch drogowy jest przyczyną około 8 900 przedwczesnych zgonów i prawie 800 000 dodatkowych przypadków nadciśnienia tętniczego rocznie w Europie.

ZANIECZYSZCZENIE WODY I GLEBY:

- 🚲 Infrastruktura rowerowa potrzebuje mniej miejsca niż infrastruktura dla samochodów. Jeśli potrzebna jest mniejsza infrastruktura, oznacza to więcej terenów biologicznie czynnych, mniejsze zanieczyszczenie gleby i mniejsze zanieczyszczenie wody.
- 🚲 Stworzenie infrastruktury rowerowej zamiast samochodowej oznacza również więcej terenów dostępnych dla lukratywnych inwestycji w najbardziej atrakcyjnych regionach.

OSZCZĘDNOŚĆ PALIW:

- 🚲 Obecny poziom korzystania z transportu roweru w UE odpowiada za oszczędność paliwa wynoszącą ponad 3 miliardy litrów rocznie, co równia się całkowitemu zużyciu paliwa w transporcie drogowym w takim kraju jak Irlandia.
- 🚲 Wartość tych oszczędności wynosi prawie 4 miliardy euro.

PRODUKCJA ODPADÓW:

- 🚲 Średnia waga samochodu w UE w 2017 roku wynosiła prawie 1400 kg, podczas gdy rower rzadko waży więcej niż 20 kg, co stanowi 1,5% wagi samochodu. Oznacza to, że na jego budowę potrzeba znacznie mniej zasobów.
- 🚲 Niektóre z używanych zasobów są takie same, ale wykorzystywane w znacznie mniejszych ilościach (np. stal, aluminium, różne polimery), inne, jak platyna lub pallad do katalizatorów, które powodują znaczne emisje i szkody dla środowiska podczas ich wydobycia, nie są w ogóle wykorzystywane do produkcji rowerów.

10.4. ZDROWIE

- 🚲 Jazda na rowerze zapobiegała 18 110 przedwczesnym zgonom rocznie w UE, składającej się z 28 państw. Odpowiada to wartości ekonomicznej w wysokości 52 mld EUR rocznie.
- 🚲 Jazda na rowerze przyczynia się również do prowadzenia zdrowszego trybu życia, pomagając zapobiegać wielu poważnym i chronicznym chorobom, takim jak: choroby sercowo-naczyniowe, cukrzyca (typ 2), rak piersi, rak jelita grubego, osteoporoza.

ZDROWIE PSYCHICZNE:

- 🚲 Uczestnictwo w umiarkowanej aktywności fizycznej, takiej jak jazda na rowerze, zmniejsza ryzyko zachorowania na chorobę Alzheimera o 29%, a spadek zdolności poznawczych o około 26%.
- 🚲 Aktywność fizyczna wiąże się również z niższymi o 17% szansami na rozwój depresji w dużej metaanalizie odpowiednich badań

ROZWÓJ DZIECI:

- 🚲 Po 4 godzinach od przybycia do klasy, poziom koncentracji dzieci jeżdżących na rowerze lub pieszo do szkoły jest o 8% wyższy niż w przypadku dzieci korzystających z samochodu.

NIEOBECNOŚĆ W PRACY:

- 🚲 Pracownicy, którzy dojeżdżają do pracy rowerem, potrzebują średnio o 1,3 dnia nieobecności mniej z powodu choroby w ciągu roku.
- 🚲 Oznacza to zysk w wysokości prawie 5 mld EUR rocznie dla pracodawców w całej UE.
- 🚲 Kwota ta odpowiada w przybliżeniu bezpośrednim i pośrednim kosztom nieobecności z powodu choroby ponoszonym przez całą austriacką gospodarkę.

10.5. KORZYŚCI SPOŁECZNE I JAKOŚĆ ŻYCIA

JAKOŚĆ CZASU:

- 🚲 Badania z Londynu, Montrealu, USA i Kolumbii pokazują, że osoby dojeżdżające do pracy na rowerze są grupą najbardziej zadowoloną z podróży do pracy.

PRZESTRZEŃ PUBLICZNA:

- 🚲 Rower jest bardzo wydajnym przestrzennie środkiem transportu: w ciągu 1 godziny, 7 razy więcej rowerów niż samochodów może przejechać przez 3,5-metrową przestrzeń w środowisku miejskim.
- 🚲 Miejsce, które jest potrzebne na pojedynczy parking samochodowy, może pomieścić do 15 rowerów.

RÓWNOŚĆ EKONOMICZNA:

- 🚲 Roczne koszty posiadania i użytkowania roweru wynoszą od 5% do 10% (w przypadku rowerów elektrycznych) kosztów posiadania i użytkowania samochodu. Zapewniając tanią opcję transportową, jazda na rowerze może przyczynić się do zwiększenia dostępności miejsc pracy i uczestnictwa w życiu społecznym dla grup ludności znajdujących się w niekorzystnej sytuacji finansowej.
- 🚲 W Stanach Zjednoczonych gospodarstwa domowe o najniższych dochodach - Amerykanie zarabiający mniej niż 20.000 dolarów rocznie - są dwa razy bardziej skłonne do korzystania z rowerów w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb transportowych, takich jak dojazd do pracy.

RÓWNOŚĆ PŁCI:

- 🚲 Badania pokazują, że kobiety czerpią więcej korzyści z inwestycji w infrastrukturę rowerową. Ponieważ kobiety nadal częściej opiekują się dziećmi i osobami starszymi, zyskują więcej wolnego czasu, jeśli grupy te mogą samodzielnie podróżować na rowerze i nie potrzebują podwożenia samochodem.

RELACJE SPOŁECZNE:

- 🚲 Jazda na rowerze jest aktywnością społeczną. Zbliżając ludzi do siebie i łącząc różne obszary mieszkalne i usługowe, daje możliwość częstszych interakcji społecznych. Ruch rowerowy łączy ludzi z różnych środowisk i klas społecznych, poprawiając w ten sposób spójność społeczeństwa.

DOSTĘPNOŚĆ:

- 🚲 Jazda na rowerze zwiększa nie tylko dostępność zatrudnienia, ale także do miejsc wymiany społecznej i kulturalnej.
- 🚲 W ciągu ostatnich lat zajęcia z jazdy na rowerze dla uchodźców odniosły sukces w wielu krajach UE, w tym w Szwecji, Niemczech, Holandii czy Finlandii. Często zarządzane przez organizacje członkowskie ECF, inicjatywy te dają uchodźcom, a w szczególności kobietom, możliwość bardziej aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym poprzez zapewnienie im łatwego dostępu do odpowiednich obiektów.

11. Bibliografia

Główne akty prawne:

1. Wniosek – ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz COM/2018/375 - 2018/0196 (COD) (eng.).
2. Wniosek - ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności COM/2018/372 - 2018/0197 (COD) (eng.).

Dokumenty programowe:

1. Zintegrowany Regionalny Program Operacyjny: Słowacja 2014-2020.
2. Program Operacyjny: Andalusia 2014-2020.
3. Program Operacyjny: Bourgogne 2014-2020.
4. Program Operacyjny: Lombardia 2014-2020
5. Program Operacyjny: Lorraine 2014-2020.
6. Program Operacyjny: Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020.
7. Program Operacyjny: Toscana 2014-2020
8. Umowa Partnerstwa: Rumunia 2014-2020.
9. Umowa Partnerstwa: Chorwacja 2014-2020.
10. Umowa Partnerstwa: Czechy 2014-2020.
11. Umowa Partnerstwa: Francja 2014-2020.
12. Umowa Partnerstwa: Litwa 2014-2020.
13. Umowa Partnerstwa: Polska 2014-2020.
14. Umowa Partnerstwa: Słowacja 2014-2020
15. Umowa Partnerstwa: Hiszpania 2014-2020

Dokumenty krajowe:

1. Sprawozdanie krajowe – Polska, Europejski Semestr 2020
2. Zalecenia krajowe – Polska, Europejski Semestr 2020
3. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu - Polska.

Pozostałe istotne źródła:

1. Handbook on the external costs of transport, European Commission, January 2019.
2. The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe, ECF, December 2018.
3. Cycling for Growth Using European Funds, ECF, December 2014.
4. Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: Application to two bicycle highways, Journal of Transport & Health.
5. Dossier de presse véloroutes et voies vertes. Devenir la Région leader sur le tourisme à vélo, Région Auvergne-Rhône-Alpes, June 2017.
6. European Bicycle Market: Size, Trends, Share, Growth Drivers, Restraints, SWOT Analysis, Demand, Trade Data & Regional Outlook With COVID-19 Impact | Forecast Period 2017-2030, Goldstein Market Intelligence, ed. 2020.
7. Fabian Küster, Maya Watson: Cycling Underrepresented in EU Member States' Final National Energy and Climate Plans. ECF, October 2020.

Dla przygotowania niniejszej publikacji wykorzystano anglojęzyczne wersje większości powyższych źródeł. Szczegółowe informacje na temat źródeł znajdują się w przypisach końcowych

European Cyclists' Federation asbl

Rue Franklin 28
1000 Brussels, Belgium
office@ecf.com

