

KORIŠTENJE EU FONDOVA ZA ULAGANJA U BICIKLISTIČKU INFRASTRUKTURU

VOIDČ ZA PROGRAMSKU DOKUMENTACIJU ZA HRVATSKU
2021.–2027.



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



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

www.ecf.com



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Europska biciklistička federacija (ECF) krovna je federacija nacionalnih biciklističkih organizacija (organizacija koje promiču upotrebu bicikla u kontekstu mobilnosti) u cijeloj Europi. Sa 60 članova iz više od 40 zemalja, ECF ujedinjuje udruge biciklista dajući im glas na europskoj i međunarodnoj razini. Cilj nam je omogućiti da više ljudi češće vozi bicikl utječući na politike i proračune u korist više biciklizma.

Publisher

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

Authors

Fabian Küster, direktor odjela za politike
Magdalena Kolczyńska, vježbenica za politike

Many thanks to Tena Šarić Rukavina for the translation of this guide

@European Cyclists' Federation, Studeni 2020

Sadržaj

1. PREDGOVOR	5
2. SAŽETAK	6
3. ZNAČAJ BIKIKLIRANJA U DONOŠENJU NOVOG PRORAČUNA ZA RAZDOBLJE 2021.-2027.	7
3.1. Prioriteti novog proračuna	7
3.2. Prioriteti financiranja Europske unije 2021.-2027.	8
3.3. Instrument Za Oporavak I Otpornost	10
4. OPĆE DOBROBITI ULAGANJA VEZANIH ZA BIKIKLIRANJE	11
5. PROCJENA ZEMLJE ČLANICE: HRVATSKA	13
5.1. Izvješća Europskog semestra o zemljama članicama za 2020	13
5.2. Preporuke Europskog semestra za pojedine zemlje za 2020	14
5.3. Nacionalni energetske i klimatski planovi	15
6. OD UREDBI EU-A DO POJEDINAČNIH ULAGANJA	17
6.1. Pregled relevantnih uredbi Europske unije	17
6.2. Pregled programske dokumentacije	19
6.3. Investicijske potrebe	22
6.4. Programska dokumentacija i nacionalne strategije za razvoj bicikliranja	22
7. PRIMJERI DOBRE PRAKSE I INSPIRACIJE: A	24
7.1. Gradski Prijevoz: Biciklistička Infrastruktura U Valenciji (Španjolska)	24
7.2. Pokrajinska Mreža Turističkih Ruta: Velomałopolska (Poljska)	28
7.3. Biciklistička Povezanost Grada I Prigradskih Naselja: Fietssnelwegen (Belgija)	29
8. PRIMJERI DOBRE PRAKSE I INSPIRACIJE: B	33
8.1. Programska dokumentacija i nacionalne biciklističke strategije	33
8.2. Operativni programi / Programi ruralnog razvoja	36
9. POZIV NA AKCIJU	40
10. DODATAK: DETALJNE DOBROBITI ULAGANJA U BIKIKLISTIČKU INFRASTRUKTURU U EUROPI	42
10.1. Ekonomija	42
10.2. Tehnologija	43
10.3. Okoliš I Resursi	43
10.4. Zdravlje	44
10.5. Društvena Korist I Zadovoljstvo Životom	45
11. POPIS LITERATURE	46



More
and better
cycling for all

1. Predgovor

Poštovani čitatelju,

ovo je ključni trenutak za budućnost europskih regija. Budući da se tekuće financijsko razdoblje (2014. - 2020.) približava kraju, moramo osmisлити novu viziju regionalne politike te pronaći odgovor na sljedeća pitanja: U kojim gradovima, mjestima i selima želimo živjeti? Na koji način želimo zaštititi sigurnost i dobrobit svojih građana? Kako ćemo osigurati da odvažna ulaganja koja danas planiramo poluče najveću moguću ekonomsku i socijalnu dobrobit? Ovo nikad nisu bila jednostavna pitanja, no odgovor na njih u današnje je vrijeme još teže pronaći. Pandemija virusa COVID-19, koja je potresla cijeli svijet, donosi sasvim nove izazove. Zdravlje i sigurnost naših građana postali su glavni prioritet.

Nadalje, prilagodba naših ulaganja uvjetima Europskog zelenog plana također predstavlja izazov. Europska unija želi ostvariti klimatsku neutralnost najkasnije do 2050. godine. To je bez sumnje vrlo ambiciozan cilj, pa je izdvojila dosad neviđena financijska sredstva koja će nam pomoći u njegovu ostvarenju. Svi moramo biti spremni iskoristiti ovu priliku.

Imajući na umu iskustva mnogih europskih regija, vjerujemo da je ambiciozna biciklistička politika najbolja reakcija na oba izazova: javno zdravlje i zaštitu klime. Što više ljudi biciklira cestama naših regija, to je emisija stakleničkih plinova manja, razina buke niža, a kvaliteta zraka bolja. Osim toga, veća je i razina tjelesne aktivnosti građana, boljeg su zdravlja i, što je u današnjim okolnostima posebno važno, tijekom putovanja na posao biciklom, u usporedbi s ostalim prijevoznim sredstvima, opasnost od zaraze mnogo je manja.

U sklopu Višegodišnjeg financijskog okvira (VFO) za razdoblje 2007.-2013. oko 700 milijuna eura namijenjeno je za biciklističku infrastrukturu, što je svega 1% ukupnih troškova Europske unije za mjere prijevoza u tom razdoblju. Tijekom VFO-a za razdoblje 2014.-2020. Europska unija uložila je u projekte koji se odnose na pješčačenje i bicikliranje gotovo tri puta veći iznos, oko 2 milijarde eura.

Iako pozdravljamo takvo povećanje, i dalje je riječ o vrlo malom dijelu ukupnog proračuna za prijevoz. Iz tog razloga želimo da se ovaj broj ponovno utrostruči te da se u sljedećem Višegodišnjem financijskom okviru, za razdoblje 2021.-2027., planiraju ulaganja u vrijednosti od 6 milijardi eura.

Međutim, da bismo postigli taj cilj, potrebna nam je vaša aktivna suradnja. Stoga vas potičemo da u programsku dokumentaciju za Europski fond za regionalni razvoj (EFRR) te Kohezijski fond uvrstite ciljeve koji zagovaraju bicikliranje. U ovom ćete vodiču pronaći informacije o prednostima ulaganja u biciklističku infrastrukturu u Hrvatskoj te sva potrebna znanja o tome kako ih uvrstiti u Sporazum o partnerstvu s Europskom unijom te posebne operative programe hrvatskih regija.

Sada imate moć odlučivanja o budućem stanju svojih regija i Europe. Nadamo se da će vam ovaj vodič pomoći u donošenju uistinu korisnih investicijskih odluka.

Srdačan pozdrav,



Jill Warren

Suizvršni direktor



Morten Kabell

Suizvršni direktor

2. Sažetak

Krajnji je cilj ovog vodiča pružiti potporu tijelima odgovornim za izradu programske dokumentacije te građanima koji žele dinamičan i održiv razvoj svojih regija pomoću značajnih europskih sredstava za izvrsna i korisna ulaganja u biciklističku infrastrukturu.

2021. označava početak novog sedmogodišnjeg financijskog razdoblja u Europskoj uniji, nazvanog Višegodišnji financijski okvir (VFO). Nakon neviđene krize pandemije virusa COVID-19 EU će se sada usredotočiti na gospodarski oporavak, ne gubeći iz vida potrebu da zaštiti zdravlje svojih građana te krene u ostvarenje ambicioznih ciljeva Europskog zelenog plana. Novi VFO za razdoblje 2021.-2027., kao i propisi koji se odnose na Europske strukturne i investicijske fondove, temelje se na istim načelima.

Europska biciklistička federacije vjeruje da su hrabre i vizionarske investicije u biciklistički promet i turizam najbolji način za ostvarenje gore navedenih ciljeva te pokretanje dinamičnog regionalnog gospodarskog rasta, uz istovremeno poštivanje prirodnog okoliša te zdravlja i dobrobiti građana. Ovo se uvjerenje temelji na dugogodišnjem terenskom iskustvu, provjerenim ekonomskim podacima i znanstvenim istraživanjima o zdravstvenim i ekološkim prednostima aktivne i održive mobilnosti. Da bi se u potpunosti potvrdila ova teza, u 3. poglavlju istaknut ćemo važnost bicikliranja pri planiranju novog proračuna, dok u 4. poglavlju donosimo pregled općih dobrobiti ulaganja u biciklističku infrastrukturu. U 5. poglavlju bit će riječi o važnosti bicikliranja za provedbu preporuka Europske komisije za pojedine zemlje članice te za ispunjavanje obveza predviđenih nacionalnim klimatskim i energetskim planovima. U istom poglavlju prikazana je analiza vanjskih troškova motoriziranog prijevoza, preuzetih iz izvještaja Europskog semestra o zemljama članicama za 2020. godinu. U 6. poglavlju opisano je na koji način odredbe Europske unije odgovaraju određenim ulaganjima.

7. poglavlje sadrži niz inspirativnih investicija financiranih putem Europskog fonda za ruralni razvoj, a u 8. poglavlju donosimo izbor odredbi dobre prakse, uključenih u programsku dokumentaciju europskih zemalja koje su uspjele dobiti veća europska sredstva za ulaganje u biciklističku infrastrukturu tijekom financijskog razdoblja 2014.–2020. Primjeri formulacija ciljeva koji zagovaraju bicikliranje uključenih u uspješnu programsku dokumentaciju mogu se koristiti u izvornom obliku ili poslužiti kao izvor inspiracije za još ambicioznije projekte i ciljeve drugih.



3. Značaj Bicikliranja U Donošenju Novog Proračuna Za Razdoblje 2021.–2027.

3.1. Prioriteti novog proračuna

Proračun Europske unije za razdoblje 2021.-2027. predmet je žestokih rasprava među europskim kreatorima politike. Raspravljalo se o iznosu proračuna, izvorima financiranja te dodjeli sredstava različitim programima EU-a. Ostala su neupitna samo dva načela: da se nova financijska politika EU-a mora pozabaviti nezapamćenim zdravstvenim i ekonomskim izazovima izazvanim pandemijom virusa COVID-19 te da mora doprinijeti tome da Europa postane predvodnica u odgovornoj i održivoj transformaciji kako bi mogla ostvariti ambiciozne ciljeve Europskog zelenog plana.

Da bi se ti ciljevi ostvarili, odlučeno je da najmanje 30% proračuna mora biti dodijeljeno klimatskim politikama. Osim toga, prednost će dobiti projekti koji će unaprijediti zdravlje europskih građana i zaštititi ih od širenja virusa COVID-19. Riječ je o ključnim kriterijima koje u obzir moraju uzeti sve države članice koje žele ostvariti korist od novog proračuna.

Bicikliranje je savršeno rješenje oba problema. Kao prvo, to je jedini vid prijevoza čija ulaganja u potpunosti podržavaju ciljeve koji se odnose i na klimatske promjene i na zaštitu okoliša.¹ Ta dva pokazatelja omogućuju Europskoj komisiji da nadgleda poštuju li korisnici proračuna zadani prag od najmanje 30% ulaganja u zaštitu klime. Drugim riječima, značajna ulaganja EU-a u biciklističku infrastrukturu omogućuju zemljama i regijama da ostvare zadani prag potrošnje na pitanja okoliša i klime, pa preostala sredstva mogu biti uložena u druge vitalne projekte izvan ovih područja.

Kao drugo, bicikl je jedno od najsigurnijih prijevoznih sredstava u pandemiji. Gotovo vas automatski drži na minimalnoj fizičkoj udaljenosti koju preporučuju virolozi. Nadalje, pokazuje izvrsne rezultate u prevenciji tjelesnih i mentalnih bolesti², koje uzimaju sve veći danak uslijed višekratnih zatvaranja (lockdowns), društvenih ograničenja i izolacije.

¹ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju zajedničkih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu Plus, Kohezijskom fondu i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo te financijska pravila za njih te za Fond za azil i migracije, Fond za unutarnju sigurnost i Instrument za upravljanje granicama i vize; Prilog 1; točka 075, dostupno na stranici: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A375%3AFIN>

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

COVID-19 I Prijevozna Politika

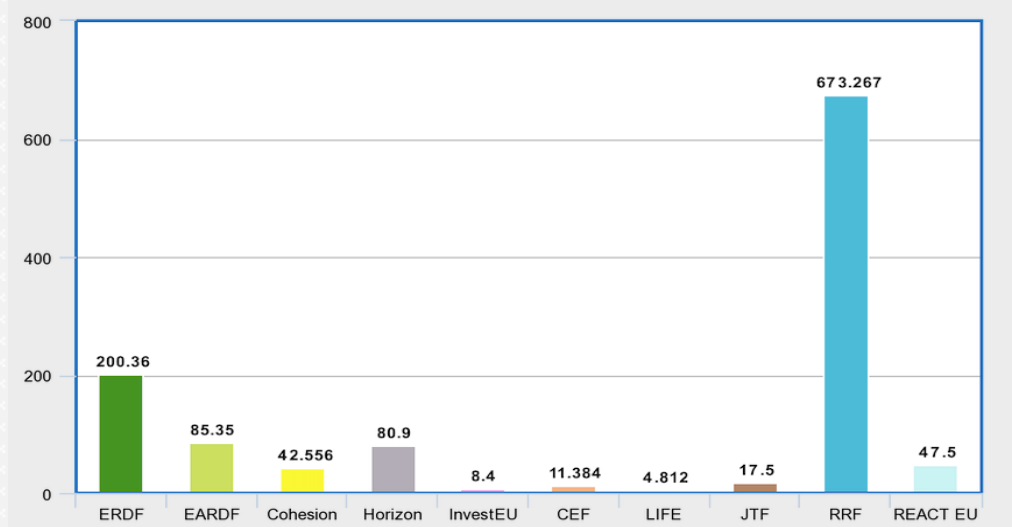
Pandemija je drastično promijenila obrasce kretanja. Neke su od tih promjena prolazne, dok će druge imati dugotrajan utjecaj te će oblikovati budućnost gradskog prijevoza, postajući "novo normalno". Nema sumnje da europske regije moraju reagirati na ovu revolucionarnu promjenu te utjecati na njezin razvoj brzim djelovanjem kako bi potpomogle pozitivne trendove (poput smirenog motoriziranog prometa i povećanog interesa za aktivnu mobilnost, uključujući bicikliranje) te ublažile negativne (npr. smanjenje broja korisnika javnog prijevoza.).

Mnogi su europski gradovi već prihvatili ovaj izazov. Čak trećina glavnih gradova Europe, uključujući Bruxelles, Rim i Berlin, odlučila je zatvoriti pojedine dionice ceste za automobilski promet ili preraspodijeliti cestovni prostor kako bi otvorile privremene biciklističke staze. Od početka pandemije u ožujku 2020. diljem Europe najavljena je izgradnja više od 2300 km novih privremenih biciklističkih površina i drugih mjera koje promiču bicikliranje, a dodijeljena su sredstva u iznosu od milijardu eura³, što pokazuje koliko hitno europski gradovi žele nova ulaganja u aktivnu i održivu mobilnost.

Buduće planove mobilnosti moramo preispitati uzimajući u obzir COVID-19 te razviti trajno rješenje kao reakciju na velike promjene u radnom okruženju, putovanju do i od škole, urbanoj logistici i izboru načina kretanja. I države i regije trebale bi usmjeriti svoje napore na održavanju ažuriranih strateških prometnih dokumenata, poput analize potražnje, predviđanja prometa, planova održive urbane mobilnosti i biciklističkih strategija, te na razmatranje kako financiranje iz ERDF-a može podržati provedbu njihovih novih prometnih politika koji će prilagoditi tekuće transformacije.

3.2. Prioriteti financiranja Europske unije 2021.-2027.

Ovaj je vodič prvenstveno usmjeren na dobivanje sredstava za ulaganja u biciklističku infrastrukturu iz Europskog fonda za regionalni razvoj i iz Kohezijskog fonda. Međutim, to nisu jedini izvori financiranja koji se mogu koristiti za regionalni razvoj prometne infrastrukture bez emisija CO₂. U nastavku predstavljamo predloženu raspodjelu sredstava EU-a za financijsko razdoblje 2021.-2027. godine. Odabrali smo programe koji se prema našem mišljenju mogu koristiti za dobivanje sredstava za biciklističke projekte. Imajte na umu da se ovi brojevi mogu promijeniti jer proces usvajanja novog proračuna još nije završen.



Slika 1: Usporedba proračuna odabranih programa Europske unije.

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

Program		Svrha	Iznosi za 2018. (u milijunima eura)
Europski fond za regionalni razvoj		Razvoj i strukturno prilagođavanje regionalnih gospodarstava	200.360
Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj		Živahnost i ekonomska održivost ruralnih zajednica.	85.350
Kohezijski fond		Smanjenje ekonomskih i socijalnih razlika između zemalja EU-a te promicanje održivog razvoja.	42.556
Od čega otpada na Instrument za povezivanje Europe - Promet			10.000
Obzor Europa		Istraživanje i inovacije	80.900
Fond InvestEU		Istraživanje i inovacije; Održiva infrastruktura; Istraživanje, inovacije i digitalizacija; Mala i srednja poduzeća; Socijalna ulaganja i vještine; Strateška europska ulaganja.	8.400
Instrument za povezivanje Europe - Promet		Ulaganja u izgradnju nove prometne infrastrukture u Europi uzduž Trans-europske transportne mreže ili sanaciju i nadogradnju postojeće mreže	11.384
Program LIFE		Zaštita okoliša i klime	4.812
Fond za pravednu tranziciju		Podrška regijama EU koje su najviše pogođene prijelazom na gospodarstvo s niskim udjelom ugljika	17.500
Novi instrument EU za oporavak	Instrument za oporavak i otpornost	Support for EU countries to come out of the economic crisis.	673.267
	Inicijativa REACT EU	Dodatni resursi za Europski fond za regionalni razvoj, Europske socijalne fondove te Fond europske pomoći za najpotrebitije.	47.500

Tablica 1: Usporedba proračuna odabranih programa Europske unije

Nekoliko riječi o Europskom poljoprivrednom fondu za ruralni razvoj

Malobrojne zemlje trenutno koriste Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EPFRR) kao izvor financija za ulaganja u biciklističku infrastrukturu. Međutim, taj se fond zaista može koristiti za velike infrastrukturne biciklističke projekte koji se nalaze ili prolaze ruralnim područjima. Primjerice, Francuska je koristila sredstva Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj za izgradnju mreže od nekoliko stotina kilometara turističkih biciklističkih ruta, koje su danas sve veći izvor prihoda u lokalnom agroturizmu, gastronomiji i ostalim popratnim uslugama⁴. Izvrstan je primjer biciklistička ruta Vinogradi Burgundije. Sredstva EPFRR-a mogu biti dodijeljena i za izgradnju biciklističkih parkirališta na lokalnim željezničkim postajama, sigurnih biciklističkih staza koje povezuju prigradske općine s metropolom, manjih turističkih ruta u vrijednim prirodnim područjima, staza za brdski biciklizam i mnogih drugih!

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

3.3. Instrument Za Oporavak I Otpornost

750 milijardi eura bit će dodijeljeno državama članicama putem bespovratnih sredstava i zajmova iz Novog instrumenta EU za oporavak u (Next Generation EU) za rješavanje ekonomske krize uzrokovane pandemijom. Najveći pojedinačni fond je Fond za oporavak i otpornost s proračunom od 672,5 milijardi eura. Najmanje 37% tih investicija mora biti iskorišteno za financiranje klimatskih akcija.

Europska komisija objavila je 17. rujna 2020. Komunikaciju i smjernice državama članicama o načinu trošenja novca kroz nacionalne planove oporavka. 70% treba biti uloženo do 2022., a preostalih 30% do kraja 2023. godine. Nacrt Nacionalnog plana oporavka i otpornosti može se predati od 15. listopada 2020., a konačni se planovi moraju usuglasiti s Europskom komisijom do 30. travnja 2021.

Europska komisija ne postavlja ciljeve specifične za sektore. Međutim, u Komunikaciji se navodi 7 „vodećih projekata“ (tzv. flagship projekti), uključujući i područje „recharge und refuel“ (punjenje baterija i točenje goriva). Bicikliranje nije izričito spomenuto, ali bi moglo biti uključeno u širi okvir „održive i pametne mobilnosti“.⁵



⁵ “Ulaganje u održivu mobilnost također može snažno podržati oporavak. Mjere koje se odnose na prijevoz mogu rezultirati značajnim smanjenjem emisija stakleničkih plinova i poboljšanjem kvalitete zraka, istovremeno potičući rast produktivnosti. Prilikom izrade svojih nacionalnih planova oporavka i otpornosti, države članice trebale bi razmotriti mjere kao što su ulaganje u javni prijevoz i infrastrukturu koja podupire prelazak na održiviju i pametniju mobilnost, uključujući besprijekorne i učinkovite europske višenačinske mreže, kao i nadogradnju Trans-europske transportne mreže za putnike i teret. ...], 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. Opće Dobrobiti Ulaganja Vezanih Za Bicikliranje

Trenutnom razinom bicikliranja zemlje članice Europske unije ostvaruju dobit od 150 milijardi eura godišnje, od čega više od 90 milijardi eura otpada na eksternalije za okoliš, javno zdravstvo i prometni sustav. Za usporedbu, u nedavnoj studiji Europske komisije negativne eksternalije motoriziranog cestovnog prijevoza, tj. troškovi po okoliš, zdravlje i promet, procijenjeni su na 800 milijardi eura godišnje⁶. Ulaganja u biciklističke projekte imaju i vrlo povoljan omjer dobrobiti i troškova te su izvrsno uloženi novac. S biciklističkom ekonomijom povezano je oko 650.000 radnih mjesta⁷.

U SUŠTINI



150.000.000.000

Godišnji doprinos europskom gospodarstvu od korištenja bicikala (u eurima)



5.5%

Očekivana godišnja stopa rasta tržišta bicikala do 2022



650.000

Radna mjesta u Europi koja su trenutno povezana s biciklističkom ekonomijom



50%

Preporučeno povećanje upotrebe bicikla do 2030

Blagodati biciklizma pojavljuju se ne samo u određenim, izoliranim područjima poput prometa ili zaštite okoliša, već i u mnogim drugim područjima u kojima EU ima nadležnost, poput industrijske politike, zapošljavanja, turizma, javnog zdravstva i socijalnih pitanja. Većina europskih zemalja još uvijek ima puno potencijala da ostvari veću stopu bicikliranja. Da bismo povećali broj ljudi koji voze bicikl i smanjili negativne eksternalije motoriziranog cestovnog prijevoza, potreban nam je ne samo integrirani okvir europske politike, već i odgovarajuće financiranje. U nastavku su predstavljene zbirne financijske koristi bicikliranja za sve zemlje članice EU-a, uključujući Hrvatsku. Potpuni detalji nalaze se u dodatku na kraju vodiča.

⁶ Handbook on the external costs of transport, Europska komisija, siječanj 2019., dostupno na: <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, EBF, prosinac 2018., dostupno na: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

Koje dobrobiti možemo izmjeriti odmah?

Dobrobit	Procijenjena vrijednost (u milijardama eura)
Ušteda u emisiji CO2	0,6 - 5,6
Smanjenje onečišćenja zraka	0,435
Smanjenje zvučnog onečišćenja	0,3
Ušteda goriva	4,0
Dulji i zdraviji život	73
Manje slobodnih dana zbog bolovanja	5
Tržište bicikala	13,2
Biciklistički turizam	44
Smanjenje prometnog zagušenja	6,8
Ušteda na izgradnji i održavanju cestovne infrastrukture za motorizirana vozila	2,9
Ukupna godišnja dobrobit	150 - 155 milijardi eura

Tablica 2: Opće dobrobiti ulaganja u biciklističku infrastrukturu u milijardama eura⁸⁾

⁸ Ibid. str. 4.

5. Procjena Zemlje Članice: Hrvatska

Veća ulaganja u biciklističku infrastrukturu nemaju samo gore navedene prednosti. Ona su i izvrsna reakcija na specifične izazove s kojima se Hrvatska suočava. Da bismo pokazali kako razvoj bicikliranja može pridonijeti rješavanju specifičnih hrvatskih ekonomskih i ekoloških problema, pregledali smo tri važne vrste dokumenata:

 Izvješća Europskog semestra o zemljama članicama za 2020.

 Preporuke Europskog semestra za pojedine zemlje za 2020.

 Nacionalni energetske i klimatski planovi

Obveze i preporuke iz ovih dokumenata znatno utječu na strukturu izdataka iz fondova EU-a u zemljama članicama.

U SUŠTINI



6.9%

Udio godišnjeg BDP-a utrošenog na vanjske troškove prijevoza



Sigurnost cestovnog prometa

Hrvatska je znatno iznad prosjeka EU-a za prometne nesreće



55%

Smanjenje emisija obećano do 2030. godine u Nacionalnom energetske i klimatskom planu



Inicijativa

Promicanje intermodalnog i inteligentnog prijevoza

5.1. Izvješća Europskog semestra o zemljama članicama za 2020

Godišnja izvješća Europske komisije o zemljama članicama pokrivaju sva područja od makroekonomske ili društvene važnosti te uzimaju u obzir proračunsku situaciju svake zemlje. Procjenjuju napredak koji je svaka članica postigla u rješavanju problema utvrđenih u preporukama Europske unije iz prethodne godine. Izvješća o zemljama članicama pomažu i u praćenju UN-ovih ciljeva održivog razvoja.

Prema Europskoj komisiji novi cilj Europske zajednice - konkurentna održivost - u potpunosti odražava ambicije Europskog zelenog plana te počiva na četiri aspekta, a to su ekološka održivost, povećanje produktivnosti, pravednost i makroekonomska stabilnost. Pristup koji ujedinjuje ova četiri aspekta dovest će do rješenja koja će osigurati da gospodarstvo funkcionira za dobrobit ljudi i planeta. Procjene uvrštene u izvješća o zemljama članicama trebale bi osigurati provođenje ovih ciljeva u konkretne politike na razini zemalja članica.

Izvješće za Hrvatsku

Europska komisija prepoznala je sljedeće probleme kao glavne prepreke za učinkovit i održiv razvoj Hrvatske:

- 🚲 Hrvatska bi mogla propustiti svoje ciljeve uštede energije za razdoblje 2014.-2020. jer se ne rješavaju nedostaci u zakonodavstvu. Potrošnja energije raste svake godine od 2015., osobito u prometu, uslugama i industriji⁹.
- 🚲 Visoki vanjski troškovi prijevoza negativno utječu na okoliš, produktivnost i potrošnju u zdravstvu. Nedavna studija (Europska komisija, 2019.) procijenila je ukupne vanjske troškove prijevoza za cestovni, željeznički i unutarnje plovne putove u Hrvatskoj na 6,9% BDP-a u smislu pariteta kupovne moći, u usporedbi s 5,7% na razini EU-a. Gotovo polovica vanjskih troškova odnosi se na nesreće, čiji je broj daleko iznad prosjeka EU-a. Veća sigurnost na cestama smanjila bi broj smrtno stradalih u prometnim nesrećama, ali i ekonomske gubitke i troškove zdravstvene zaštite, što bi imalo pozitivan utjecaj na radnu produktivnost. Osim toga, pomogla bi u povećanju održivosti hrvatskih gradova i zajednica¹⁰.

Općenito, Europska komisija procijenila da nije postignut značajan napredak u promicanju održivijih vrsta prijevoza.

Preporuka Europske biciklističke federacije

Ne zaboravite da gore navedenu analizu možete koristiti u analizi postojećeg stanja koja bi trebala biti uključena u vaš Sporazum o partnerstvu s Europskom unijom za razdoblje 2021.-2027. Te će opravdati vaš plan ulaganja.

Imajte na umu da se problemi koje je istaknula Europska komisija mogu riješiti većim i kontinuiranim ulaganjem u biciklističke projekte.

5.2. Preporuke Europskog semestra za pojedine zemlje za 2020

Na temelju izvješća o zemljama članicama Komisija svakoj zemlji daje niz preporuka, koje zatim mora odobriti Europsko vijeće. Preporuke se fokusiraju na ono što je realno ostvarivo tijekom sljedećih 12-18 mjeseci. Općenito, preporuke prilagođavaju prioritete utvrđene na razini EU-a nacionalnoj razini te svakoj zemlji daju prilagođene smjernice o tome kako potaknuti rast, ostvarujući pritom dobre javne financije.

U ovogodišnjim preporukama Europska komisija usredotočila se na dva središnja područja. Kao prvo, naglasila je da se zemlje članice moraju fokusirati na mjere za ponovno pokretanje gospodarske aktivnosti na siguran način. Kao drugo, navela je da bi se pri ponovnom pokretanju gospodarstva zemlje članice trebale fokusirati na strategiju oporavka koja će utrti put ekološkoj i digitalnoj tranziciji u skladu s Europskim zelenim planom.

⁹ 2020 European Semester: Country Report – Croatia, str. 55, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1584545612721&uri=CELEX%3A52020SC0510>.

¹⁰ Ibid., str. 56.

Specifične preporuke za zemlje članice mnogo su sažetije od izvješća o zemljama članicama, te ne sadržavaju opsežnu analizu socioekonomskog stanja. Umjesto toga uključuju par općih smjernica, što zemljama članicama ostavlja dovoljno veliku slobodnu izboru načina njihove provedbe.

Međutim, to ne znači da zemlje mogu zanemariti upute Komisije. Naprotiv, provedba preporuka navedena je kao jedan od glavnih kriterija za dodjelu sredstava iz europskih fondova.

Preporuke za pojedinu zemlju – Hrvatska

Europska komisija dala je 2020. godine sljedeće preporuke za Hrvatsku:

1. Hrvatska bi ulaganja trebala usmjeriti u ekološku i digitalnu tranziciju, osobito u ekološku infrastrukturu, održivi gradski i željeznički prijevoz, čistu i učinkovitu proizvodnju te korištenje energije i širokopojasne internetske veze velike brzine.¹¹
2. Hrvatska bi trebala zagovarati ulaganja u sektore koji potiču rast, pridonoseći tako ekološkoj i digitalnoj tranziciji. (...) Ulaganja bi trebala podržati ciljeve dekarbonizacije i energetske tranzicije zacrtane u hrvatskom Nacionalnom energetskom i klimatskom planu. Hrvatska ima prostora i mogućnosti ulaganja u održivi gradski i željeznički promet, energetske učinkovitost, obnovljive izvore energije i ekološku infrastrukturu (uvodna izjava 23).¹²

Išljenje Europske biciklističke federacije

Iz gornjih preporuka proizlazi da će Europska komisija, koja ima pravo ocijeniti programsku dokumentaciju zemalja članica u vezi s raspodjelom sredstava iz programa Unije, pozitivno ocijeniti uvrštavanje svih projekata koji uključuju ulaganja u biciklističku infrastrukturu.

5.3. Nacionalni energetske i klimatski planovi

Zemlje članice nedavno su morale predati svoj konačni Nacionalni energetske i klimatski plan (NEKP), koji će biti ključni referentni dokument za provedbu klimatskih i energetske politika u zemljama članicama, uključujući elemente od makroekonomskog značaja koje prati Europski semestar.

Sustav se temelji na takozvanom "iterativnom postupku" između svake zemlje članice i Komisije. To znači da, ako Komisija uoči da se zemlja nije obvezala na dovoljno visok doprinos u svojem konačnom NEKP-u (ili njegovom ažuriranju) za postizanje ciljeva EU-a, ili ako u bilo kojem (kontrolnom) trenutku država posrne u ostvarivanju tih ciljeva, Komisija može izdati preporuke zemlji članici i zahtijevati da se vrati na pravi put.¹³

Konačne verzije NEKP-a predane su u okviru općeg Energetske i klimatske cilja EU-a do 2030., u kojem je zadano smanjenje emisija CO₂ od 40% u odnosu na 1990. godinu. Međutim, u sklopu Europske zelenog plana Europska komisija najavila je 16. rujna 2020. da će cilj smanjenja emisije stakleničkih plinova do 2030. godine povećati s 40% na 55%. Taj cilj još moraju potvrditi

¹¹ 2020 European Semester: Country-Specific Recommendations - Croatia, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1591720698631&uri=CELEX%3A52020DC0511>

¹² Ibid.

¹³ *National Energy and Climate Plans (NECPs)*, Climate Action Network Europe, dostupno na: <http://www.caneurope.org/national-energy-and-climate-plans-necps>.

Europski parlament i Vijeće ministara, no vrlo je vjerojatno da će zemlje članice svoj NEKP morati uskladiti s novim ciljem za 2030. godinu, što otvara nove prilike za bicikljanje.

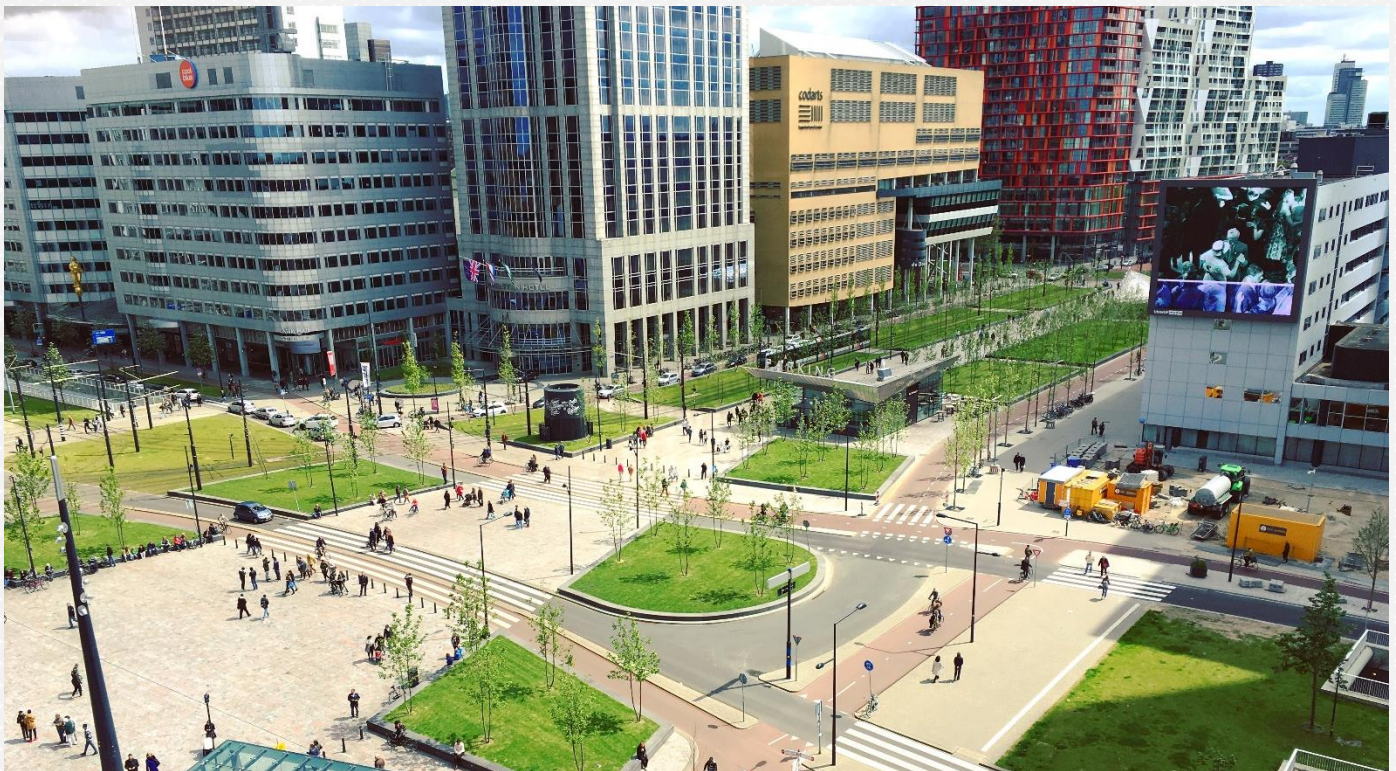
Nacional energetska i klimatski plan - Hrvatska:

Što se tiče bicikljanja, Hrvatska se u svojem NEKP-u obvezala na:

- 🚲 Promicanje intermodalnog i inteligentnog prijevoza te razvoj infrastrukture za upotrebu alternativnih goriva na lokalnoj i regionalnoj razini uvođenjem javnih gradskih biciklističkih sustava (sa i bez električnog pogona) te izgradnjom popratne biciklističke infrastrukture.¹⁴

Preporuka Europske biciklističke federacije

Svi ciljevi zadani u vašem NEKP-u mogu biti sufinancirani sredstvima iz europskih fondova. Europska biciklistička federacija savjetuje uključivanje tematske dokumentacije



¹⁴ *Integrated National Energy and Climate Plan – Croatia*, str. 129, dostupno na: http://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/hr_final_necp_main_en.pdf

6. Od Uredbi Eu-a Do Pojedinačnih Ulaganja

Razumijevanje prednosti ulaganja u biciklističku infrastrukturu te odvažna vizija mobilnosti usmjerena na budućnost ključni su faktori uspjeha. No jednako je važno razumjeti postupak te svoju viziju znati pretočiti u određene uredbe u programskoj dokumentaciji. Samo ćete na taj način osigurati sredstva Europske unije potrebna za ostvarenje vaših planova.

U nastavku opisujemo taj postupak, od propisa Europske unije do samih ulaganja. Prvo donosimo najvažnije informacije o novim propisima Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda. Zatim slijedi pregled strukture programske dokumentacije u kojoj zemlje članice i regije izjavljuju kako žele utrošiti sredstva iz europskih fondova.

U SUŠTINI



30%

Minimalni udio Europskog fonda za regionalni razvoj koji se mora uložiti u klimatske ciljeve



2.041 milijardi

Procijenjeni iznos sredstava namijenjenih biciklizmu u operativnim programima za razdoblje 2014.-2020. (U eurima)

6.1. Pregled relevantnih uredbi Europske unije

Uredba o zajedničkim odredbama

Prema riječima Europske komisije, fragmentacija pravila koja reguliraju različite europske fondove, a koja su dio partnerstva sa zemljama članicama, dodatno je zakomplicirala rad tijela koja upravljaju tim programima te obeshrabrila tvrtke i poduzetnike da se prijave za različite izvore financiranja iz europskih fondova.¹⁵ To je potaknulo Komisiju da razvije zajednički regulatorni okvir koji pokriva najvažnije europske fondove. Nova uredba zove se Uredba o zajedničkim odredbama, koje se primjenjuju na Europski fond za regionalni razvoj, Europski socijalni fond plus, Kohezijski fond, Europski fond za pomorstvo i ribarstvo, Fond za azil i migracije, Fond za unutarnju sigurnost, Instrument za upravljanje granicama i vize.

¹⁵ Common Provisions Regulation for 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. Legislative Train Schedule, dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-new-boost-for-jobs-growth-and-investment/file-mff-common-provisions-regulation>

Osobito je važno to što je Uredbom o zajedničkim odredbama utvrđen koeficijent za izračun potpore za klimatske promjene i ciljeve zaštite okoliša. Ulaganja u biciklističku infrastrukturu u potpunosti su u skladu s oba cilja. Europska komisija te koeficijente koristi za praćenje napretka zemalja članica u ispunjavanju obveza zadanih Europskim zelenim planom.

Uredba o Europskom fondu za regionalni razvoj i Kohezijski fond

Ključno je što se u novoj uredbi o EFRR-u i Kohezijskom fondu navodi da najmanje 30% sredstava EFRR-a te 37% sredstava Kohezijskog fonda mora biti namijenjeno klimatskim ciljevima.

Nadalje, uredba postavlja pet novih ciljeva za resurse iz EFRR-a:

- 🚲 pametnija Europa kroz inovacije, digitalizaciju, industrijske promjene i podršku malim i srednjim poduzećima (Cilj politike 1), što uključuje:
 - i. jačanje istraživačkih i inovacijskih kapaciteta te primjenu naprednih tehnologija;
 - ii. iskorištavanje prednosti digitalizacije za građane, tvrtke i vlade;
 - iii. povećanje rasta i konkurentnosti malih i srednjih poduzeća te
 - iv. razvijanje vještina za pametnu specijalizaciju, industrijsku tranziciju i poduzetništvo;
- 🚲 zelenija Europa s niskim udjelom ugljika, ulaganje u energetske tranzicije, obnovljive izvore energije i borbu protiv klimatskih promjena (Cilj politike 2), što uključuje:
 - i. promicanje mjera energetske učinkovitosti;
 - ii. promicanje obnovljivih izvora energije;
 - iii. razvoj pametnih energetskih sustava, mreža i skladišta na lokalnoj razini;
 - iv. promicanje prilagodbe klimatskim promjenama, sprečavanja opasnosti te otpornost na katastrofe;
 - v. promicanje održivog upravljanja vodama;
 - vi. promicanje prijelaza na kružno gospodarstvo;
 - vii. jačanje biološke raznolikosti, zelene infrastrukture u urbanim sredinama i smanjenje zagađenja;
- 🚲 povezanija Europa sa strateškim prometnim i digitalnim komunikacijskim mrežama (Cilj politike 3), koja uključuje:
 - i. unapređenje digitalne povezanosti;
 - ii. razvoj održive, klimatski otporne, inteligentne, sigurne i intermodalne Trans-europske transportne mreže (TEN-T);
 - iii. razvijanje održive, klimatski otporne, inteligentne i intermodalne nacionalne, regionalne i lokalne mobilnosti, uključujući poboljšani pristup Trans-europskoj transportnoj mreži i prekograničnu mobilnost;
 - iv. promicanje održivog višenačinskog gradskog prometa;
- 🚲 socijalnija Europa koja će financirati kvalitetna radna mjesta, obrazovanje, razvoj vještina, socijalnu uključenost i jednak pristup zdravstvenoj zaštiti (Cilj politike 4), što uključuje:
 - i. poboljšanje učinkovitosti tržišta rada i pristupa kvalitetnom zapošljavanju razvojem socijalnih inovacija i infrastrukture;
 - ii. poboljšanje pristupa inkluzivnim i kvalitetnim uslugama u obrazovanju, osposobljavanju i cjeloživotnom učenju kroz razvoj infrastrukture;

- iii. povećanje socijalno-ekonomske integracije marginaliziranih zajednica, migranata i skupina u nepovoljnom položaju pomoću integriranih mjera, uključujući stanovanje i socijalne usluge;
- iv. osiguravanje jednakog pristupa zdravstvenoj zaštiti razvojem infrastrukture, uključujući primarnu zaštitu;

te Europu bližu građanima, koja će podržati lokalne razvojne strategije i održivi urbani razvoj u cijeloj Europskoj uniji (Cilj politike 5), što uključuje:

- i. poticanje integriranog socijalnog, ekonomskog i okolišnog razvoja, kulturne baštine i sigurnosti u gradskim područjima;
- ii. poticanje integriranog društvenog, ekonomskog i okolišnog lokalnog razvoja, kulturne baštine i sigurnosti, uključujući ruralna i obalna područja, također kroz lokalni razvoj koji vode zajednice.

Prema ovoj Uredbi zemlje članice moraju između 35% i 85% (ovisno o razini bruto nacionalnog dohotka) ukupnih sredstava iz EFRR-a dodijeliti prioritetima, osim za tehničku pomoć Cilju politike 1 i Cilju politike 2, te najmanje 30–60% Cilju politike 1. Stoga je jasno da uključivanje planiranog ulaganja u okviru jednog od ovih prioriteta pruža bolju priliku za dobivanje potrebnih sredstava.

Iako je Europska komisija predložila da se uključe ulaganja u promicanje održivog višenačinskog gradskog prometa u okviru Cilja politike 3, Europski parlament i Europsko vijeće predložili su amandman prema kojem bi se ovaj podcilj trebao prebaciti u Cilj politike 2, što bi moglo rezultirati mnogo većim ulaganjima u ovo područje. U sljedećih nekoliko tjedana trebali bismo saznati je li ovaj amandman usvojen.

Također je vrijedno spomenuti da Dodatak I uredbe o EFRR-u uključuje financiranu infrastrukturu namijenjenu vožnji biciklom kao jedan od izlaznih pokazatelja te broj godišnjih korisnika biciklističke infrastrukture kao pokazatelj rezultata za Europski fond za regionalni razvoj.¹⁶

6.2. Pregled programske dokumentacije

Od svih programskih dokumenata najvažniji je Sporazum o partnerstvu. O tim sporazumima pregovaraju i potpisuju ih Europska komisija i države članice. To su strateški planovi koji zacrtavaju ciljeve i investicijske prioritete svake zemlje te utvrđuju korištenje sredstava u okviru pet europskih strukturnih i investicijskih fondova.

Na temelju sporazuma o partnerstvu, koji se dogovaraju i sklapaju između Europske komisije i svake države članice, ministarstva ili regije izrađuju operativne programe. To su detaljni planovi u kojima donositelji odluka određuju kako će se tijekom programskog razdoblja trošiti novac iz europskih fondova. Mogu se izraditi za određenu regiju ili tematski cilj za cijelu zemlju (npr. okoliš). Za cilj Europske teritorijalne suradnje izrađuju se prekogranični ili međuregionalni operativni programi. Drugim riječima, operativni programi sveobuhvatne strateške ciljeve dogovorene u Sporazumu o partnerstvu raščlanjuju na investicijske prioritete, specifične ciljeve i konkretne akcije. Ekvivalent operativnih programa Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj programi su ruralnog razvoja.

Grafikon u nastavku ilustrira ovaj postupak na jednom primjeru Europskog fonda za regionalni razvoj:

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, dostupno na: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF.

Uredba o Europskom fondu za regionalni razvoj

Pravni akt koji sadrži uvjete i određivanje ciljeva za dobivanje financijske pomoći za razvoj i strukturnu prilagodbu regionalnih gospodarstava.



27 Sporazuma o partnerstvu

Financijski ugovor između svake zemlje članice i Europske unije.



Više od 200 operativnih programa / Programa ruralnog razvoja

Prenošenje općih ciljeva Sporazuma o partnerstvu u konkretne tematske ili regionalne politike. Svaka zemlja članica sama odlučuje o broju i vrsti programa.



Tisuće poziva za prijavu projekata

Poziv izvoditeljima da provedu ciljeve operacijskih programa ili programa ruralnog razvoja.

EUROPSKA SREDSTVA DOSTUPNA ZA BIKIKLISTIČKU INFRASTRUKTURU U FINANCIJSKOM RAZDOBLJU 2014.-2020.

U tablici koja slijedi možete vidjeti koliko je približno sredstava EU-a bilo dostupno za biciklističku infrastrukturu u svakoj državi članici u proračunu EU-a za razdoblje 2014.-2020., prema rezultatima analize više od 200 operativnih programa koju je provela Europska biciklistička federacija. Ista ta analiza pokazuje i da je izričito navođenje ciljeva razvoja biciklističke infrastrukture u programskoj dokumentaciji najbolje jamstvo da će potrebni resursi za ulaganja u biciklističku infrastrukturu biti i osigurani.

Zemlja	Procjena iznosa dostupnih sredstava (u milijunima eura) na temelju			Ukupno
	Eksplicitni navodi	Implicitni navodi	Indirektni navodi	
Austrija	0,0	2,6	0,0	2,6
Belgija	11,4	0,0	0,0	11,4
Bugarska	40,0	85,7	4,6	130,3
Cipar	0,0	7,0	0,0	7,0
Češka	20,0	0,0	5,0	25,0
Danska	0,0	0,0	0,0	0,0
Estonija	20,0	0,0	0,0	20,0
Finska	0,0	6,0	0,0	6,0
Francuska	196,8	25,2	22,3	244,4
Grčka	5,5	18,7	7,0	31,2
Hrvatska	0,0	30,0	0,0	30,0
Irska	0,0	1,0	0,0	1,0
Italija	44,5	12,0	31,5	88,0
Latvija	0,0	15,0	0,0	15,0
Litva	0,0	10,0	2,0	12,0
Luksemburg	2,5	0,0	0,0	2,5
Mađarska	106,7	15,0	30,0	151,7
Malta	0,0	3,2	0,0	3,2
Nizozemska	0,0	0,3	0,0	0,3
Njemačka	123,4	6,2	1,8	131,4
Poljska	403,7	0,0	0,0	403,7
Portugal	6,0	9,5	0,0	15,5
Rumunjska	25,0	0,0	46,0	71,0
Slovačka	28,7	0,0	0,0	28,7
Slovenija	20,0	0,0	0,0	20,0
Španjolska	135,5	96,2	15,7	247,4
Švedska	8,0	0,2	0,0	8,2
Ujedinjeno Kraljevstvo	16,7	5,3	1,9	23,8
Ukupno	1324,8	408,1	308,3	2041,2

Tablica 3: Procijenjeni iznos sredstava namijenjenih razvoju biciklističke infrastrukture u operativnim programima.¹⁷

Navođenje bicikliranja u programskoj dokumentaciji

Eksplicitni navodi - "Bicikliranje, bicikl, biciklistička infrastruktura i biciklistička industrija" navedeni su među prihvatljivim akcijama. U najboljem slučaju, operativni program čak uključuje namjenski fond za biciklističku infrastrukturu te / ili procijenjeni rezultati uključuju bicikliranje.

Primjer: "Provesti projekte za izgradnju linearne infrastrukture biciklističkog prijevoza".

Implicitni navodi - Mjere povezane s bicikliranjem prihvatljive su pod različitim naslovima, kao što su „održivi promet / kretanje, zelena infrastruktura, zelena vozila, održiva mobilnost, gradski prijevoz, održivi načini prijevoza, multimodalnost, održivi turizam“.

Primjeri: „Čista infrastruktura gradskog prometa i promidžba“.

Neizravni navodi - Pokrivaju situacije u kojima se spominju šire teme, kao što su „kopneni prijevoz, ceste, turizam, razvoj malih i srednjih poduzeća, obuka i kampanje, industrija vozila“.

Primjer: „Ulaganja u bolji pristup lokalnoj kulturnoj baštini koja doprinosi valorizaciji lokalne kulturne baštine i promociji seoskog turizma“.

¹⁷ *Cycling for Growth Using European Funds*, ECF, prosinac 2014., str. 12, dostupno na: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/150626-Cycling-for-Growth-Using-European-Funds-for-Cycling_low-res.pdf

6.3. Investicijske potrebe

Osim procesa koji obuhvaćaju europsku regulaciju, putem sporazuma o partnerstvu i operativnih programa, pa sve do posebnih poziva, također je važno razviti konkretne projekte koji se mogu prijaviti kao reakcija na relevantne pozive upravljačkih tijela.

Za to morate razumjeti svoje investicijske potrebe. Kakve su vam ambicije za razvoj biciklističke infrastrukture te što je potrebno da biste je u određenom vremenskom razdoblju proširili? Koja je postojeća infrastruktura te gdje se u vašoj mreži nalazi nepovezanost i prekidi? Tko će to platiti? Analiza vaših investicijskih potreba presudna je za usklađivanje ambicija za povećanje bicikliranja s potrebnim resursima te bi trebala biti polazna točka za razvoj pojedinačnih projekata.

U konačnoj verziji Nacionalnog energetskeg i klimatskog plana Austrija je odredila cilj povećati načinski udio bicikliranja u načinskoj raspodjeli sa 7% na 15%. U tu bi svrhu javne vlasti između 2021. i 2030. godine u bicikliranje trebale uložiti 2,2 milijarde eura, prvenstveno u infrastrukturu, od čega će 20% ulaganja financirati nacionalna vlada, a preostalih 80% regionalne i lokalne vlasti. Ulaganja Europske unije trebala bi biti razmjerna tome.

6.4. Programska dokumentacija i nacionalne strategije za razvoj bicikliranja

Sve veći broj europskih zemalja proveo je i primijenio nacionalnu strategiju za razvoj bicikliranja. Većina tih nacionalnih strategija i / ili akcijskih planova navodi jasne aktivnosti i precizne ciljeve za razvoj bicikliranja na nacionalnoj razini.

Prije svega, nacionalne strategije omogućuju nacionalnim vladama da postave jasan okvir za razvoj bicikliranja u svojim zemljama. Na taj način regionalnim i lokalnim vlastima mogu poslati signal da je biciklizam važan i da ga treba uzeti u obzir u javnim politikama. Okvir zadan u nacionalnim strategijama u idealnim se uvjetima odnosi na koordinaciju biciklističkih politika (između državnih tijela, vertikalno i horizontalno), razmjenu dobre prakse, stjecanje znanja i vještina lokalnih i regionalnih vlasti, sufinanciranje ulaganja u biciklističku infrastrukturu te financiranje pilot projekata, istraživanja i kampanja za podizanje svijesti.

Uz opći okvir za razvoj bicikliranja, nacionalne strategije omogućuju usvajanje novih zakonodavnih i fiskalnih okvira na nacionalnoj razini. Posebno su važna područja autoceste, porezne stope te fiskalni poticaji za putovanje na posao biciklom. U konačnici, nacionalne su strategije i sredstvo za jačanje dinamike na nacionalnoj razini te u različitim područjima vezanim za bicikliranje, poput biciklističkog turizma, intermodalnosti, obrazovanja ili tjelesne aktivnosti. Određivanje jasnih ciljeva, osobito u smislu načinskog udjela, nacionalnim vlastima omogućava mobilizaciju različitih dionika uključenih u promidžbu bicikliranja.

Naša analiza pokazuje da je dobra nacionalna ili regionalna strategija te oslanjanje na nju tijekom izrade programske dokumentacije jedan od čimbenika koji povećavaju učinkovitost država pri podnošenju zahtjeva za dobivanje sredstava europskih fondova za ulaganje u biciklističku. Kao prvo, biciklističke strategije često uključuju specifične investicijske potrebe i projekte koji se lako mogu prenijeti u programsku dokumentaciju. Kao drugo, europskim dužnosnicima pokazuju da planirana ulaganja nisu izolirane ad-hoc ideje, već dio šire strategije čije su faze i konačne dobrobiti jasne nacionalnim donositeljima odluka. Kao treće, jamče da će provedeni projekti zaista doprinijeti dugoročnim ciljevima zemalja i regija.

Iz svih ovih razloga nacionalnim vlastima uvijek preporučujemo da razviju vlastite biciklističke strategije te ih koriste u izradi sporazuma o partnerstvu i operativnih programa. Isto vrijedi i za druge strateške dokumente, poput planova održive mobilnosti, planova za integrirana teritorijalna ulaganja i sl.

Španjolska regija Andaluzija, jedna od glavnih korisnica sredstava EU-a za razvoj biciklističke infrastrukture (koja se procjenjuje na 31.478.725 eura), podržala je svoju prijavu za dobivanje sredstava Europskog fonda za regionalni razvoj za ulaganja u

biciklističku infrastrukturu, spomenuvši u svojem operativnom programu da su „ove akcije u okviru Andaluzijskog biciklističkog plana za razdoblje 2014.-2020., mreže EuroVelo te odgovarajućih planova održive mobilnosti odobrenih za gradsko područje, te predviđaju autonomne, metropolske i gradske mreže biciklističkih staza. Isto tako, ove su akcije dio Andaluzijske energetske strategije za 2020.“¹⁸



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

7. Primjeri Dobre Prakse I Inspiracije:

A. ULAGANJA U BIKIKLISTIČKU INFRASTRUKTURU

Načine kako koristiti europske fondove za velika ulaganja u biciklističku infrastrukturu najbolje ćemo vidjeti pogledamo li par dobrih primjera primjene u praksi. Tisuće inspirativnih biciklističkih projekata implementirano je diljem Europe zahvaljujući potpori Europskog fonda za regionalni razvoj. Dio koji slijedi donosi detaljan opis triju takvih projekata te kratak opis nekih drugih investicija. Primjeri koje ćemo navesti dolaze iz različitih zemalja Europe, različitih su opsega te iznosa uloženih sredstava. Svi su, međutim, doprinijeli ostvarenju ekonomskih i klimatskih ciljeva u regijama u kojima su ostvareni.

Prijedlog Europske biciklističke federacije:

Želite li s nama podijeliti primjer uspješnog biciklističkog projekta iz svoje regije te ga želite promovirati diljem Europe, slobodno nam se javite! Bit će nam zadovoljstvo proširiti informacije o ulaganjima u primjere dobre prakse.

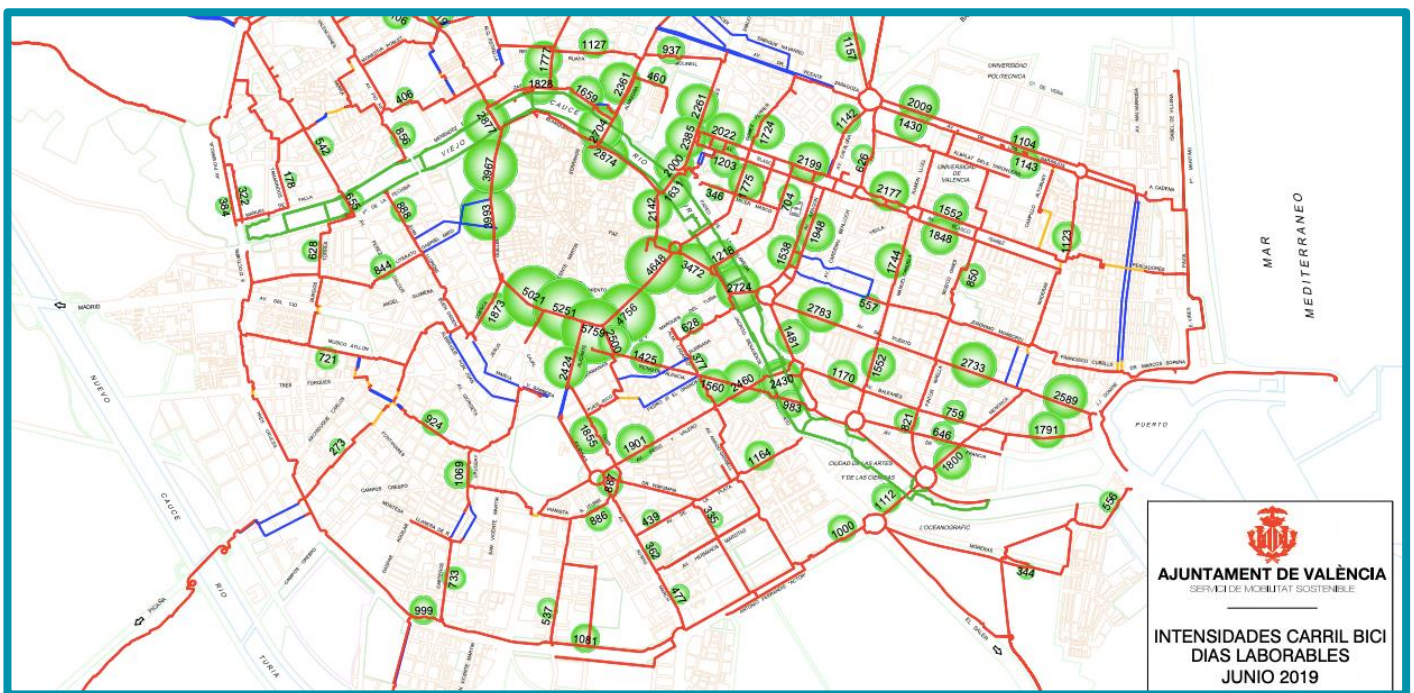
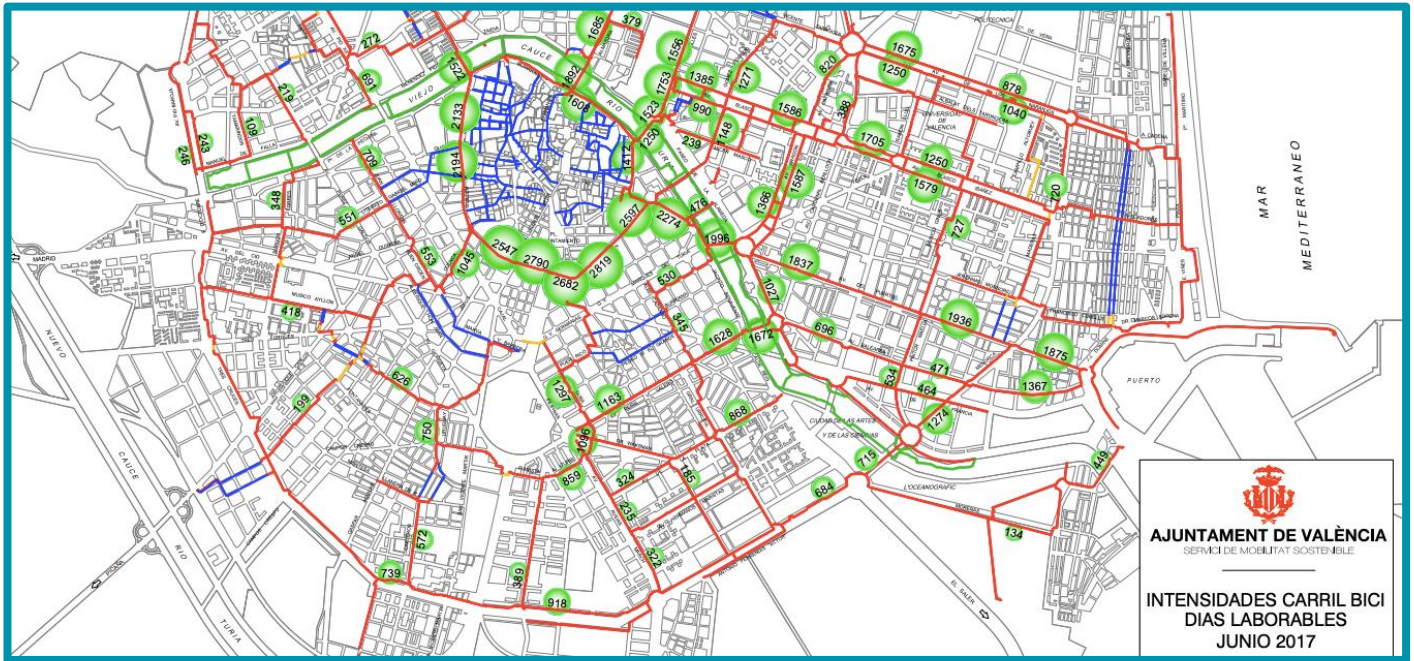
7.1. Gradski Prijevoz: Biciklistička Infrastruktura U Valenciji (Španjolska)

Iskustvo mnogih mediteranskih gradova pokazuje da je uvođenje biciklističke infrastrukture u centar grada sjajno rješenje mnogih trajnih problema europskih metropola, osobito prometnog zagušenja. Izgradnja guste mreže različitih staza kroz urbane dijelove Valencije dovela je do povećanja dnevnog broja biciklista te značajnog smanjenja broja motornih vozila.

Direktan uzročno-posljedični odnos nije lako odrediti, no povećanjem broja biciklističkih staza i njihovih korisnika istovremeno dolazi i do kontinuiranog smanjenja broja motornih vozila u centru grada.

U mnogim europskim metropolama provodi se rasprava o korisnosti biciklističkih staza za centar grada. Primjer Valencije jasno pokazuje: kad se biciklističke staze izgrade, ljudi ih i koriste.¹⁹

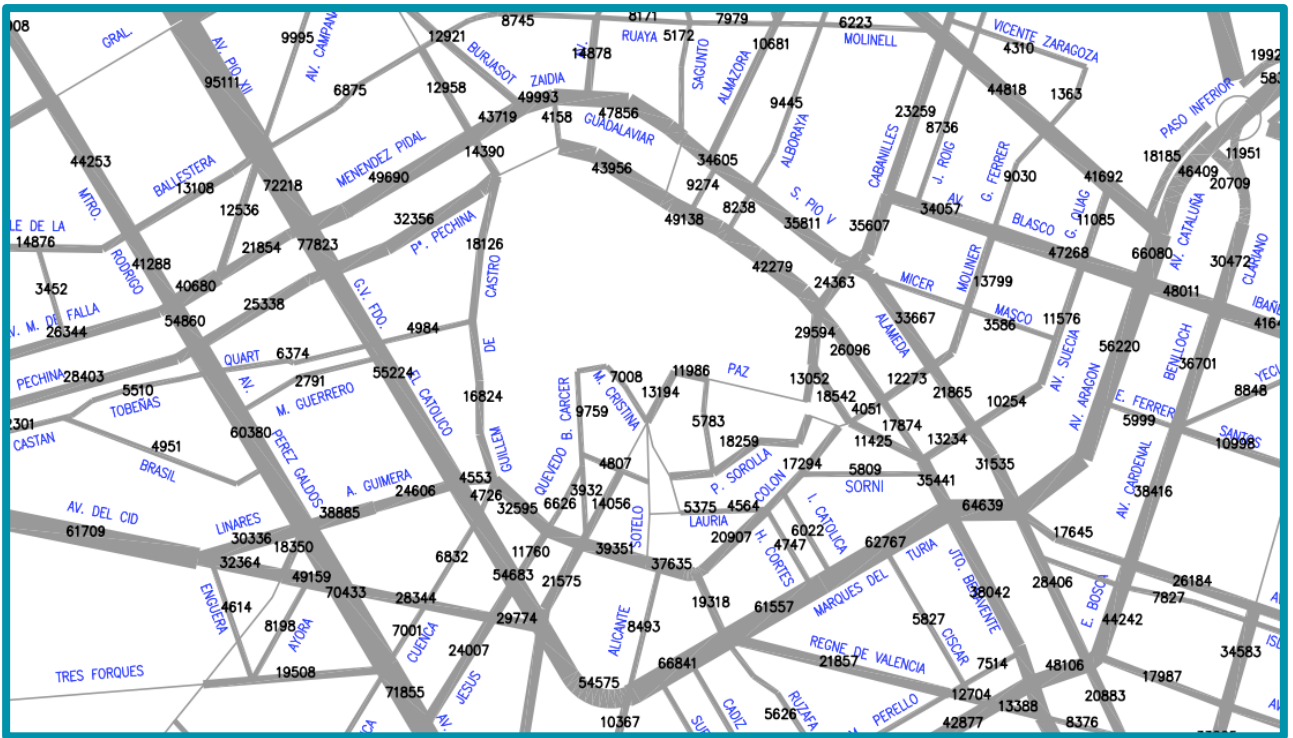
¹⁹ Mohorte, *Valencia ha logrado multiplicar su número de ciclistas. ¿Su receta? Simple: poner carriles bici*, "Magnet", 15. studenog 2018., dostupno na: <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/valencia-ha-logrado-multiplicar-su-numero-ciclistas-su-receta-simple-poner-carriles-bici>



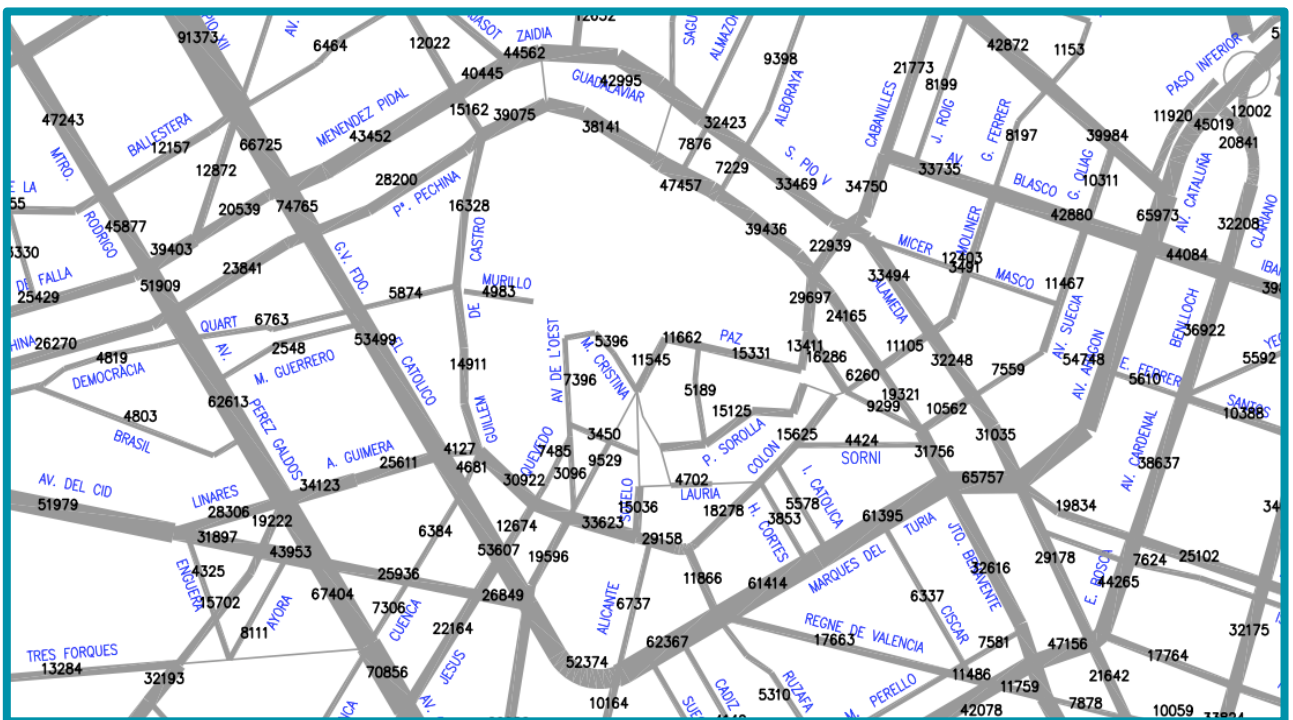
U samo dvije godine nakon što je uz pomoć europskih fondova izgrađena biciklistička infrastruktura u centru Valencije, broj biciklista udvostručio se (slika iznad). Istovremeno, analiza automobilskeg prometa pokazuje da se broj motornih vozila na cestama smanjio u manje-više istom broju u kojem se broj biciklista povećao (slika ispod).²⁰

²⁰ Podaci su dostupni na:

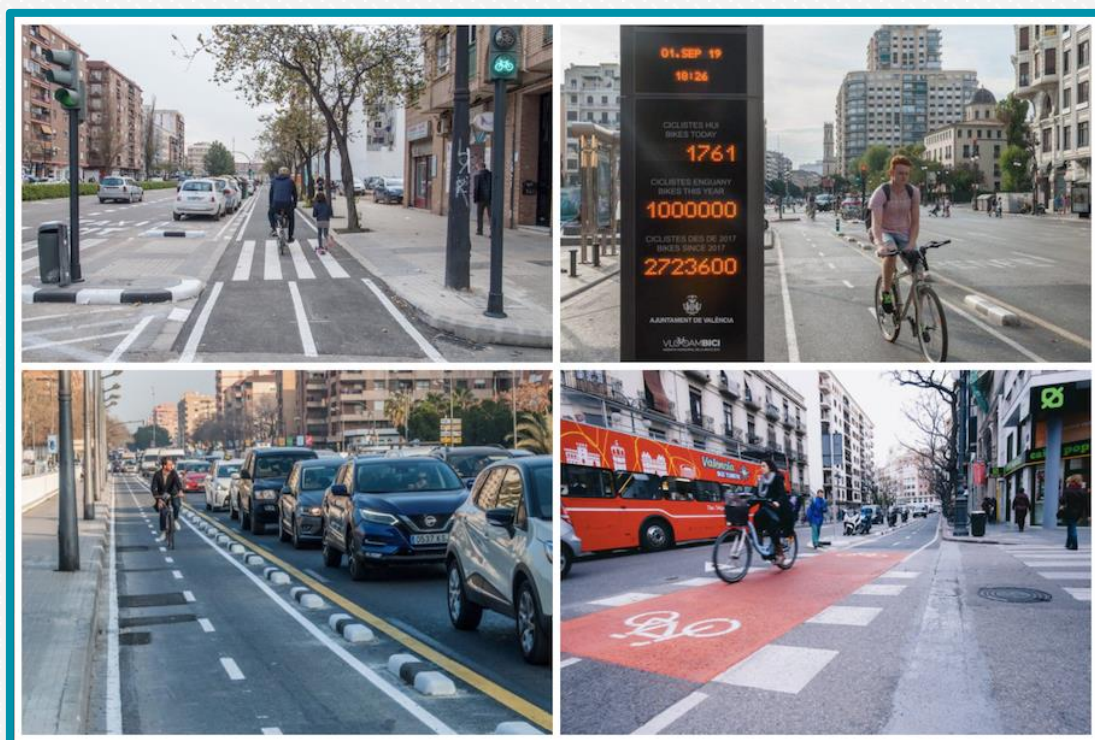
<http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/fCategoriaVista?readForm&Vista=vCategoriaDescargas&Categoria=Sincat&titulo=Descargas&lang=1&nivel=7&expand=1&bdorigen=&idApoyn>.



Lipanj 2017



Lipanj 2019



Iskorišteni Europski Fondovi

Investicijski Prioriteti Odredbi Europskog Fonda Za Regionalni Razvoj

- 🚲 Zagovaranje prelaska na niskougličnu ekonomiju u svim sektorima
- 🚲 Očuvanje i zaštita okoliša te promicanje učinkovite upotrebe resursa

Operativni program 'Comunidad Valenciana' 2014.–2020, Primjeri Investicija Te Iznos Dodijeljenih Sredstava

Izgradnja biciklističke staze na aveniji Constitución-Ronda Nord

Europski fond za regionalni razvoj

UKUPNO

EUR 80.642

EUR 161.284

Izgradnja biciklističke staze na Avenida Maestro Rodrigo

Europski fond za regionalni razvoj

UKUPNO

EUR 143.136

EUR 286.273

Izgradnja biciklističke staze na Manuel Candela-Tomás de Montañana

Europski fond za regionalni razvoj

UKUPNO

EUR 221.264

EUR 442.529

Izgradnja biciklističke staze na Sancho Tello-Jerónimo Monsoriu

Europski fond za regionalni razvoj

UKUPNO

EUR 71.621

EUR 143.243

7.2. Pokrajinska Mreža Turističkih Ruta: Velomałopolska (Poljska)

VeloMałopolska mreža je kvalitetnih biciklističkih ruta koja se proteže čitavom pokrajinom te turistima pruža uvid u ogromnu prirodnu i kulturnu baštinu regije Małopolska.

Biciklistička ruta uz rijeku Vistulu, duga 232 km, okosnica je ove mreže. Biciklistički putovi uz rijeku sve su popularniji među cestovnim biciklistima i manje iskusnim vozačima. Zbog gotovo posve ravne površine, mnoštva povijesnih spomenika nadomak rijeka te doživljaja prirode, rute uz rijeku savršena su turistička atrakcija. Idejni začetnici rute Velo Vistula pobrinuli su se za to da turistu uživaju u putovanju uz rijeku.

Biciklistička ruta VeloDunajec nudi više od 200 km planinskih vizura. Izgrađena u skladu s europskim standardima, ruta sadrži jasne markacije i brojne uslužne točke. Proteže se slikovitim predjelima doline Dunava, s pogledom na nekoliko planinskih lanaca: Tatre, Gorce, Beskide i Pjenine.

VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura i VeloMetropolis još su neke od ruta u ovoj mreži, a svaka od njih otkriva zaseban dio bogate baštine ove regije. Lokalna vlada pobrinula se za to da sve rute budu u skladu sa standardima EuroVela, zbog čega VeloNatura sada pripada Istočnoj europskoj ruti EuroVelo 11, dok je VeloMetropolis dio Središnje europske rute EuroVelo 4.



KOJE SU DOBROBITI?

VeloMałopolska savršen je primjer biciklističke investicije velikih razmjera iz dva razloga. Kao prvo, dužina rute u kilometrima dva je do tri puta veća od većine projekata ovog tipa. Lokalne vlasti tvrde da je centralizirano planiranje i ulaganje u veliku mrežu rezultiralo znatnom uštedom te da su rute i oznake oblikovane prema istim standardima.

Kao drugo, Małopolska želi provesti integraciju biciklističke infrastrukture i željezničke mreže, što će turistima omogućiti da se slobodno kreću različitim dijelovima rute te se na kraju putovanja lako vrate na početnu točku, zbog čega je VeloMałopolska savršen primjer višenačinskog planiranja.

Iako izgradnja ruta još nije dovršena, lokalne vlasti već uočavaju dobit biciklističke mreže za svoju zajednicu. Duž rute grade se restorani i stanice za iznajmljivanje bicikala, a formirana je i turistička ponuda za bicikliste, poput prelaska rijeke ili splavarenja.



ISKORIŠTENI EUROPSKI FONDOVI

INVESTICIJSKI PRIORITETI ODREDBI EUROPSKOG FONDA ZA REGIONALNI RAZVOJ

- 🚲 Zagovaranje prelaska na niskougljičnu ekonomiju u svim sektorima.

Operativni program 'Małopolska' 2014.–2020.

Iznos Sredstava

Niže navedene brojke prikazuju troškove u rujnu 2020. Budući da je izgradnja mreže još u tijeku, procjenjuje se da će iznos dodijeljenih i utrošenih sredstava biti približno 70% veći no što je predviđeno.

Europski fond za regionalni razvoj

EUR 19.289.000

UKUPNO

EUR 29.164.456

7.3. Biciklistička Povezanost Grada I Prigradskih Naselja: Fietssnelwegen (Belgija)

Prijevoz biciklom nije ograničen na kratke udaljenosti. Biciklističke autoceste omogućuju brz, siguran i praktičan prelazak većih udaljenosti. Pokrajina Flandrija gradi 110 ovakvih trasa, koje pokrivaju ukupno 2400 kilometara! Od tih 110 trasa u uporabi je već 61.

Autocesta za bicikle, brza biciklistička staza ili biciklistička autocesta neformalan je naziv biciklističke staze koja je namijenjena putovanju biciklom duljeg trajanja, a sačinjavaju je različite vrste infrastrukture, poput biciklističkih staza i biciklističkih cesta, te omogućuje odličnu biciklističku povezanost. Budući da predstavlja okosnicu biciklističke mreže, povezuje gradove i/ili predgrađa te stambene zone s većim poslovnim zonama.

Siguran i brz put na određite prioritete je svakog biciklista. Značajke biciklističke autoceste, između ostalog, uključuju: manji broj zaustavljanja, prednost prolaska biciklista gdje je moguće, široku i udobnu površinu te izravnost. S obzirom na porast broja električnih bicikala, biciklistički autoput učinkovita je inovacija koja putnicima na posao nudi alternativu putovanja autom.

Tom Dehaene, predstavnik odjela za mobilnost u pokrajini Flamanski Brabant, kaže da je tijekom pandemije koronavirusa popularnost biciklističkih autoputova naglo porasla. Iako je broj putovanja s posla i na posao manji, broj biciklista nije buduću da stručnjaci svima koji rade od kuće savjetuju da redovito vježbaju. „Proteklih smo tjedana na nekim točkama zabilježili gotovo dvostruko veći broj biciklista. Tipične jutarnje i večernje gužve nestale su s dijagrama, na kojem sada tijekom ranog poslijepodneva biciklistička aktivnost bilježi vrhunac”, dodao je g. Dehaene. Ovaj primjer podupire tvrdnju da je bicikljanje zaista učinkovit način nošenja s pandemijom.



Koje Su Dobrobiti?

Flamanski institut za tehnološka istraživanja (VITO) proveo je studiju o biciklističkim autoputovima, koja donosi omjer troškova i dobiti u iznosu od 1: 2-14.²¹ Istraživači su analizirali troškove izgradnje, broj korisnika, vanjske troškove izazvane zagađenjem zraka i prometnim nezgodama, pozitivan utjecaj fizičke aktivnosti na zdravlje (manji izgledi za obolijevanje od raka, dijabetesa,

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. Sažetak istraživanja dostupan je na: https://www.sport.be/cycling/nl/nieuws/article.html?Article_ID=750409.

depresije i demencije), zbog čega dolazi do smanjenja troškova u zdravstvenoj skrbi, te su procijenili da će svaki autoput potrajati 20 godina.



Njihov je zaključak vrlo jasan: trošak izgradnje biciklističkih autoputova isplati se dvostruko zbog ušteda u zdravstvenoj skrbi i ekonomskim troškovima. „Čak i u najgorem mogućem slučaju (u kojem biciklistički autoput dnevno koristi samo 600 biciklista), dobitak od uštede u zdravstvu dvostruko je veći od troškova izgradnje. U dobrom slučaju (da biciklistički autoput dnevno koristi 4400 biciklista) dobit je deset do četrnaest puta veća od uložnog. Čak i pod pretpostavkom da biciklisti prethodno nisu bili vozači motornih vozila (čime ne pridonose smanjenju emisije CO2 i prometnih gužvi), dobit je i dalje mnogo veća od troškova.”

Iskorišteni Europski Fondovi

Investicijski Prioriteti Odredbi Europskog Fonda Za Regionalni Razvoj

🚲 Zagovaranje prelaska na niskougličnu ekonomiju u svim sektorima.

Operativni program 'Vlaanderen' 2014. - 2020.

Primjeri Investicija Te Iznos Dodijeljenih Sredstava:

Od planiranih 2400 km trenutno je u uporabi 1406 km (58%) biciklističke mreže, djelomično zahvaljujući ulaganjima Europskog fonda za regionalni razvoj

F105: Biciklistički most preko Kempisch Kanaala, Herentals (3)

Europski fond za regionalni razvoj:	Ukupno:
EUR 632.000	EUR 3.091.211

F7: Biciklistički most preko Volhardingslaana N35, Deinze (1)

Europski fond za regionalni razvoj:	Ukupno:
EUR 774.400	EUR 1.936.000

F24: Biciklistički tunel Tiesesteenweg, Leuven (2)

Europski fond za regionalni razvoj:	Ukupno:
EUR 660.000	EUR 4.000.000



Planirana ulaganja (1), gradi se (2), spremno za doček biciklista (3)

Ostali Primjeri

Više informacija o navedenim projektima te još neke primjere ulaganja u biciklističku infrastrukturu Europskog fonda za regionalni razvoj možete pronaći na našoj internetskoj stranici:

<https://ecf.com/funds-cycling/unlocking-cycle-investments/good-practice-examples-eu-investments-cycle-projects>

8. Primjeri Dobre Prakse I Inspiracije:

B. PROGRAMSKA DOKUMENTACIJA

U ovom dijelu vodiča istaknut ćemo primjere odredbi koje zagovaraju razvoj biciklističke infrastrukture koje su odabrane države članice koristile u svojoj dosadašnjoj programskoj dokumentaciji. Radi boljeg razumijevanja podijelili smo primjere u dvije skupine: 1) sporazumi o partnerstvu i 2) operativni ili regionalni razvojni programi.

Ove primjere možete koristiti kao inspiraciju, no ne ustručavajte se u svoju programsku dokumentaciju uvrstiti još opsežnije i ambicioznije ciljeve koji zagovaraju razvoj biciklističke infrastrukture.

8.1. Programska dokumentacija i nacionalne biciklističke strategije

A. Analiza Postojećeg Stanja

U nastavku donosimo nekoliko primjera analize i primjedbi, nužan dio Sporazuma o partnerstvu (SP) koji opravdava ulaganja u aktivnu mobilnost. Podsjećamo da izvještaji koji se odnose na konkretne zemlje, a koje smo naveli u odjeljku 5.1. ovog vodiča, spadaju u najvažnije izvore informacija za opis analize unutar sporazuma o partnerstvu.

🚲 Koliki postotak zagađenja u vašoj zemlji / regiji uzrokuje prijevoz?

- “Gradski promet u Poljskoj glavni je izvor zagađenja²²”.
- “Najveću emisiju stakleničkih plinova u Hrvatskoj 2011. godine uzrokovali su energetska industrija, prometni sektor te poljoprivreda²³”.
- “Glavno područje u kojem Republika Slovačka do sada nije uspjela stabilizirati značajan porast emisije stakleničkih plinova jest sektor cestovnog prometa. Razlog je porast prijevoza osobnim automobilom, zastario javni prijevoz te nedovoljna upotreba nemotoriziranog prijevoza, osobito bicikla. Od 1990. godine do danas udio emisija nastalih u prometu povećao se za 11,5%²⁴”.

🚲 Kolika je potrošnja energije u sektoru prijevoza?

- “Prijevozni sektor najveći je potrošač s 39,8% ukupne potrošnje energije, uglavnom naftnih derivata, što najviše doprinosi visokoj energetskoj ovisnosti države²⁵”. [Španjolska]

²² Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement, str. 28, dostupno na: https://www.pois.gov.pl/media/9498/Partnership_Agreement.pdf.

²³ Sporazum o partnerstvu. Republika Hrvatska, str. 16, dostupno na: https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/EU%20fondovi/HR_PA_FINAL_ADOPTED_30_10_2014.pdf

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

²⁵ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, str. 101, dostupno na: 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

- “Sektori koji najviše doprinose ukupnoj potrošnji energije sektori su opće potrošnje, uglavnom kućanstva i pružatelji usluga, uključujući infrastrukturu javnog sektora, s 43% udjela te promet (34%), dok potrošnja u industrijskom sektoru iznosi 17%²⁶. [Croatia]

🚲 Koje bi druge probleme promicanje bicikliranja moglo riješiti?

- “Prometne gužve uzrokovane pojedinačnim putovanjima uzrokuju smanjenje brzine putovanja²⁷.”
- “Broj dnevnih vožnji na posao [u Zagrebu] (procjenjuje se na 80.000 radnika plus 20.000 svih ostalih) vrši značajan pritisak na postojeću infrastrukturu te stvara potrebu za daljnjim razvojem složenog i održivog gradskog prometnog sustava²⁸.”
- “Povećanje troškova prijevoza roba i ljudi te progresivno uništavanje cestovne infrastrukture²⁹.”
- “Niska kvaliteta života u urbanim i ostalim stambenim zonama³⁰.”

🚲 Koji su glavni problemi postojeće biciklističke infrastrukture?

- “...nepotpuna mreža biciklističkih staza i biciklističkih ruta³¹.”
- “U gradskoj prometnoj mreži Splita, tj. vezi između gradskih i prigradskih naselja, postoje nepovezane trase koje otežavaju svakodnevnu upotrebu te razvoj turizma³².”
- “Nepovezanost između nacionalne biciklističke rute i staza u prirodi, uključujući i sedam pan-europskih ruta, koje povezuju gradska i prigradska područja. Osim što ih koristi lokalno stanovništvo, te biciklističke staze koriste i turisti, koji značajno doprinose ekonomiji područja kroz koja prolaze³³.”
- “Korištenje bicikla kao uobičajenog prijevoznog sredstva daleko je od svojeg punog potencijala. Dužina biciklističkih staza u gradovima nije dovoljna. Pojedinačne biciklističke staze često su isprekidane i nisu međusobno povezane³⁴.”

B. Prioritetni Ciljevi

U nastavku možete pronaći primjere odredbi koje se zalažu za razvoj biciklističke infrastrukture, a koje su države članice uključile u Sporazum o partnerstvu za razdoblje 2014.-2020. Takve i slične formulacije možete koristiti u svojoj programskoj dokumentaciji ili ih prilagoditi vlastitim potrebama.

Vaši se prioriteti mogu prilično opsežno formulirati u Sporazumu o partnerstvu. Međutim, što više različitih ciljeva uključite u Sporazum o Partnerstvu, to će ministarstvima i regijama biti lakše predvidjeti potrebna ulaganja u operativne programe, programe ruralnog razvoja i projektne natječaje.

Iz iskustva prethodnih proračunskih razdoblja možemo vidjeti da su države koje su uključile mnogobrojne zasebne reference u različitim područjima ulaganja u biciklističku infrastrukturu, npr. u turizmu, prijevozu, sigurnosti, intramodalnosti i inovacijama, uspjele dobiti i utrošiti najviše sredstava kroz opsežne infrastrukturne projekte.

²⁶ Sporazum o partnerstvu. Republika Hrvatska, str. 16.

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

²⁸ Sporazum o partnerstvu. Republika Hrvatska, str. 56.

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

³⁰ Ibid., str. 49

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

³² Sporazum o partnerstvu. Republika Hrvatska, str. 57.

³³ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, str. 63, dostupno na: 180620-ap_france_vf.pdf.

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

Investicijski prioritet 1 - jačanje istraživanja, tehnološkog razvoja i inovacija

Prema novoj uredbi EFRR-a niže navedene odredbe mogle bi se uključiti u Cilj smjernice 1: pametnija Europa kroz inovacije, digitalizaciju, industrijske promjene i potporu malim i srednjim poduzetnicima.

- “Promicanje prometnog sustava temeljenog na održivoj mobilnosti; integriranje transportnih sustava i primjena novih rješenja koja manje zagađuju okoliš³⁵”.

I Investicijski prioritet 4 - podrška prelasku na niskougljično gospodarstvo u svim sektorima

Prema novoj uredbi EFRR-a niže navedene odredbe mogu se uključiti u Cilj smjernice 2: zelenija Europa s niskim udjelom ugljika, ulaganje u energetska tranziciju, obnovljive izvore energije i borbu protiv klimatskih promjena.

- “Izrada planova održivog prijevoza do škola i radnih mjesta, prelazak na prijevoz biciklom kada je moguće te razvoj potrebne infrastrukture³⁶”.
- “Smanjenje zagađenja i emisija u prometu kroz upotrebu alternativnih goriva poput CNG-a i električne energije te promicanje alternativnih vrsta prijevoza, kao što su pješčenje i bicikljanje³⁷”.
- “Poboljšanje kvalitete zraka, posebno financiranjem prijevoza niskih emisija CO2 te nemotorizirani prijevoz (osobito pješčenje i bicikljanje)³⁸”.
- “Smanjenje emisije stakleničkih plinova u gradskim područjima primjenom održivih planova gradskog prometa (strategije s niskim udjelom ugljika u slučaju malih gradova), promicanje ulaganja u nemotorizirano kretanje u gradovima Rumunjske (vožnju biciklom i pješčenje, nekorištenje osobnih automobila)³⁹”.

Investicijski prioritet 6 - očuvanje i zaštita okoliša i promicanje učinkovitosti korištenja resursa

Prema novoj uredbi EFRR-a niže navedene odredbe mogle bi se uključiti u Cilj smjernice 2: zelenija Europa s niskim udjelom ugljika, ulaganje u energetska tranziciju, obnovljive izvore energije i borbu protiv klimatskih promjena.

- “Razvoj održivog i kvalitetnog turizma⁴⁰”.
- “Korištenje potencijala turizma u zaštićenim prirodnim područjima te razvoj ekoturizma⁴¹”.
- “Predstavljanje novih turističkih proizvoda u različitim vrstama turizma (planinarski turizam, seoski turizam, posebno agroturizam, turizam industrijske baštine, urbani turizam, turizam sjećanja) te inovativnih turističkih iskustava⁴²”.
- “Informiranje stanovništva o pitanjima zaštite okoliša te promicanje zaštite okoliša. Kako bi se potaknulo zanimanje za prirodu, treba se pobrinuti da posjet prirodi bude što manje štetan. Također, važno je postaviti zasebne objekte u javnim parkovima - edukativne staze za pješake i bicikliste⁴³”.

Investicijski prioritet 7 - promicanje održivog prijevoza i uklanjanje prometnih uskih grla

Prema novoj uredbi EFRR-a niže navedene odredbe mogu biti uključene u Cilj smjernice 3: povezanija Europa sa strateškim prometnim i digitalnim komunikacijskim mrežama (prema prijedlogu EK) ili u Cilj smjernice 2: zelenija Europa

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

³⁶ Ibid., str. 112

³⁷ Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic, str. 95 & 98, dostupno na:

<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, str. 55.

³⁹ Partnership Agreement România, str. 179, dostupno na: https://www.fonduri-ue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord_de_Parteneriat_2014-2020_EN.pdf

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

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

⁴² Ibid., str. 23

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

s niskim udjelom ugljika, ulaganje u energetska tranziciju, obnovljive izvore energije i borbu protiv klimatskih promjena (prema amandmanima koje su predložili Europski parlament i Vijeće).

- “Podržati izgradnju biciklističkih staza i dodatne infrastrukture, poticati širu upotrebu nemotoriziranog prijevoza u urbanim područjima, intermodalnost (međusobno povezivanje javnog prijevoza, individualnog prijevoza automobilom i prijevoz biciklom) i čvorišta (parkirališta, skloništa za bicikle), te poticati izgradnju elemenata i zona za usporavanje prometa, kao i sigurno razdvajanje motoriziranog i nemotoriziranog prometa⁴⁴”.
- “Davanje prioriteta pješacom i biciklističkom prometu (izgradnjom biciklističkih staza), olakšavanje višenačinskih putovanja (kombinacija bicikla i drugog prijevoznog sredstva), postavljajući ih na promišljenim lokacijama i ograničavajući automobilski promet u gradskim središtima⁴⁵”.

Investicijski prioritet 9 - promicanje socijalne uključenosti, borba protiv siromaštva i diskriminacije



Prema novoj uredbi EFRR-a niže navedene odredbe mogu biti uključene u Cilj smjernice 3: povezanija Europa sa strateškim prometnim i digitalnim komunikacijskim mrežama (prema prijedlogu EK) ili u Cilj smjernice 2: zelenija Europa s niskim udjelom ugljika, ulaganje u energetska tranziciju, obnovljive izvore energije i borbu protiv klimatskih promjena (prema amandmanima koje su predložili Europski parlament i Vijeće).

- “Izgradnja biciklističkih staza i biciklističkih ruta koje se mogu koristiti za prijevoz do posla, škole i uslužnih djelatnosti s ciljem podrške održivoj regionalnoj i lokalnoj mobilnosti⁴⁶”.



“Unapređenje prometne dostupnosti i sigurnosti za starije članove društva⁴⁷”.

8.2. Operativni programi / Programi ruralnog razvoja

Zapamtite:

-  slobodno uključite odvažnije biciklističke planove u svoj operativni program čak i ako sporazum o partnerstvu ne stavlja velik (ili nikakav) izravan naglasak na bicikliranje. Dovoljno je što sporazum o partnerstvu ima za cilj borbu protiv problema kao što su: onečišćenje zraka, prometno zagušenje, neučinkovita prometna infrastruktura itd.
-  poželjno je u operativne programe uključiti i pokazatelje učinka (poput dužine izgrađene biciklističke infrastrukture) te posebna sredstva za bicikliranje. To bi predstavljalo značajno olakšanje pri izradi budućih javnih projektnih natječaja.

A. Bicikliranje U Svrhu Prijevoza

-  “Uspostava, izgradnja i obnova biciklističkih staza koje pružaju prijevoz do posla i javnih usluga (npr. staze koje vode do željezničkih stanica i autobusnih stanica u općinama i gradovima), uključujući ulaganja u dodatnu biciklističku infrastrukturu, kao što su odmorišta, zaštićena parkirališta za bicikle, stanice za punjenje električnih bicikala itd...”
-  „Modernizacija i izgradnja infrastrukture za nemotorizirani prijevoz:
 - biciklističke staze - obnova i rekonstrukcija postojećih, izgradnja novih, biciklistički hodnici na postojećim lokalnim cestama i cestama između naselja,

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

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

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

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

- dodatna infrastruktura (zaštićeni stalci za bicikle, stanice za punjenje električnih bicikala, iznajmljivanje bicikala, sanitarni čvorovi itd.);
- sustavi parkirališta za bicikle,
- elementi za usporavanje prometa (pješačke zone, zajednički javni prostor, zabrana prometa osim javnog prijevoza i biciklista itd.);
- povećanje sigurnosti najslabijih sudionika u prometu, uklanjanje uskih grla na pješačkim prijelazima itd⁴⁸.

🚲 poboljšanje uvjeta za pješake, bicikliste i putnike u javnom prijevozu u svim nacrtima rekonstrukcije cesta“.

🚲 "Promicanje percipiranja biciklista kao ljudi koji biciklom svakodnevno putuju na posao, te nisu samo sportaši i turisti”.

🚲 “Promicanje privlačnosti bicikliranja u javnosti putem internetskih portala, mobilnih aplikacija, itd⁴⁸”.

🚲 „Izgradnja biciklističkih staza na državnim i općinskim cestama (uključujući državne i županijske ceste na kojima su općine odgovorne za održavanje). Financira se proširenje i izgradnja odvojenih i biciklističkih staza uz prometnice, moguće kao dio državnog programa izgradnje cesta ili općinskih programa za izgradnju biciklističkih staza. Financiranje troškova izgradnje odvojenih i biciklističkih staza uz prometnice, uključujući otkup zemljišta, u skladu s prihvaćenim pravilima financiranja i uobičajenim kompenzacijskim mjerama⁴⁹”.

🚲 „Proširivanje mreže lokalnog javnog prijevoza i nemotoriziranog pojedinačnog prijevoza, posebno u području pojedinačnog, tj. osobnog prijevoza, može se iskoristiti za smanjenje emisija CO₂ uzrokovanih prometom. Istodobno, daljnjim širenjem nacionalne mreže biciklističkih staza bicikliranje se želi učiniti atraktivnijim, budući da je riječ o aktivnosti s niskom emisijom CO₂⁵⁰”.

🚲 „Financiranje održivih intervencija u gradskom prometu: povećanje nemotoriziranog prijevoza - biciklističke i pješačke staze. Opseg ovog "Područja djelovanja" - dovršen i integriran, prema postupcima utvrđenim u Sporazumu o partnerstvu, odnosi se na

- izgradnju i / ili jačanje sustava za potporu nemotoriziranog prijevoz, biciklističke ili pješačke mobilnosti, s posebnim osvrtom na:
- povećanje postojeće biciklističke i pješačke mreže, pogodujući njenom spajanju na gradske mreže;
- povećanje sigurnosti biciklističkog prometa; integracija sa sustavom kolektivne mobilnosti i / ili veza s vrlo posjećenim mjestima;
- stvaranje odmorišta i opremljenih parkirališta za bicikle;
- provedba intervencija s ciljem poboljšanja kvalitete života u gradu usmjerenih na vožnju biciklom i pješačenje⁵¹”.

🚲 „Strateški ciljevi uključuju: povećanje postojeće biciklističke mreže, njezin završetak u urbanom području, međusobno povezivanje biciklističkih ruta i njihovo umrežavanje ("mrežni učinak"), sigurnost, povezanost s kolektivnom mobilnošću, a posebno s regionalnom željezničkom mrežom, međusobna povezanost koja ima pozitivan učinak u smanjenju emisija CO₂”.

🚲 „Sljedeće intervencije bit će prihvatljive za financiranje:

⁴⁸ Integrovaný regionální operační program, str. 46-50, dostupno na:

https://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, str. 100, dostupno na: <https://www.europa-mv.de/serviceassistent/download?id=1619519>.

⁵⁰ Ibid., str. 102.

⁵¹ Giunta Regionale Toscana. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, str. 148, dostupno na:

https://www.regione.toscana.it/documents/10180/23870501/3c%29+POR_FESR_Toscana_2014-20-Vers_7_clean.pdf/823996a7-5438-3024-753e-ff8c83611343?t=1600240423797

- izgradnja i sigurnost biciklističkih staza (odvojene biciklističke staze, rezervirane trake, biciklističke i pješačke staze, zona 30) s prioritetom na one koji povezuju željeznicu s gradskim znamenitostima;
- postavljanje vodoravnih i okomitih prometnih znakova namijenjenih biciklistima i biciklističkim stazama;
- Izgradnja parkirnih mjesta za bicikle u blizini željezničkih stanica koji udovoljavaju zahtjevima Plana oporavka,
- izgradnja i obnova stanica za javne bicikle
- automatski brojači za bicikliste na biciklističkim stazama te za parkirališta s kontrolom pristupa
- stvaranje jedinstvenog regionalnog sustava zajedničkog korištenja bicikla (s posebnim osvrtom na općine sa željezničkim postajama);
- integracija cijena između javnog prijevoza i sustava zajedničkog dijeljenja bicikla⁵².

B. Bicikliranje U Turističke Svrhe

- 🚲 „Izgradnja i rekonstrukcija edukativnih biciklističkih staza, izgradnja dodatne infrastrukture (odmorišta, skloništa, stalci za bicikle, itd.), izgradnja vidikovaca (osmatračnica), postavljanje biciklističkih oznaka na postojeće biciklističke rute, itd...⁵³”.
- 🚲 „Podrška ekonomskom razvoju kroz projekte koji se temelje na boljem iskorištavanju prirodnih resursa ruralnih područja povećanjem broja turističkih znamenitosti regije te izletničkih ponuda za ruralno stanovništvo pokrajine Lorene pomoću velikih zelenih biciklističkih ruta⁵⁴”.
- 🚲 „Izgradnja, proširivanje i obnavljanje ulaganja koja se odnose na smještaj, zajedničke prostorije, pomoćnu opremu ili usluge za korisnike bicikala (npr: prostor za skladištenje i održavanje bicikala, prostor za pranje rublja na turističkim rutama)⁵⁵”.
- 🚲 „Uvoženje oznake „Biciklističko prenočište / pansion“:
 - ulaganje u zadovoljavanje kriterija za dobivanje takve oznake (npr. ormarići s ključem, praonica rublja, mala radionica za popravak...)⁵⁶”.
- 🚲 „Izrada regionalnog nacrt za biciklističke rute i zelene staze, postajući tako ekološki odgovorna turistička destinacija, sveukupna dosljednost u provedbi ostalih akcija koje podržava Europa kako bi turizam postao poluga za gospodarski razvoj Burgundije⁵⁷”.
- 🚲 „Financiranje inovativnih investicijskih projekata (npr. nove vrste usluga za goste, nove prodajne ideje, zeleni turizam), turističkih biciklističkih staza kao sastavnog dijela koncepta biciklističkih staza pokrajine Mecklenburg-Zapadno Pomorje ili turističke infrastrukture, koja je osnovni uvjet za ispunjavanje kriterija u lječilištima i rekreacijskim područjima⁵⁸”.

⁵² Lombardia. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, str. 142, dostupno na:

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

⁵³ Integrovaný regionální operační program, str. 43.

⁵⁴ France - Rural Development Programme (Regional) – Lorraine, str. 301, dostupno na: <http://europe-en-lorraine.eu/wp-content/uploads/2017/08/PDR-LOR-V7.1-approuv%C3%A9-02082017.pdf>.

⁵⁵ France - Rural Development Programme (Regional) – Bourgogne, str. 315, dostupno na: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2019/12/Programme_2014FR06RDRP026_7_0_consolidated_with_2014FR06RDNF001_8_0_fr.pdf

⁵⁶ Ibid., str. 335-336

⁵⁷ Ibid., str. 335-336

⁵⁸ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, str. 74

🚲 „Povezivanje lokacija prirodne baštine izradom plana putovanja ili turističkih ruta (prilagođavanje biciklističkih i pješačkih staza). Promicanje čistih i ekološki prihvatljivih prijevoznih sredstava te održive mobilnosti u zaštićenim prirodnim područjima⁵⁹“.

C. Mogući Izlazni Pokazatelji Biciklističkih Ciljeva:

🚲 **Udio biciklističkog prometa u prijevozu**

PRIMJER – Prema Integriranom regionalnom operativnom programu Češke 2014.-2020., udio biciklista među putnicima trebao bi se u razdoblju provedbe programa povećati sa 7% na 10%.

🚲 **Dužina novih dionica biciklističkih staza**

PRIMJER – Operativni program pokrajine Mecklenburg-Vorpommern 2014.-2020. postavio je cilj od 339 kilometara biciklističkih staza koje će biti izgrađene u regiji tijekom određenog vremenskog razdoblja.

🚲 **Broj elemenata dodatne biciklističke infrastrukture**

PRIMJER – Integriranim regionalnim operativnim programom Slovačke 2014. - 2020. postavljen je cilj izgradnje 71 elementa dodatne biciklističke infrastrukture, uključujući, na primjer, javne stanice za popravak bicikala.

🚲 **Broj parkirnih mjesta za bicikl**

PRIMJER – Integriranim regionalnim operativnim programom Češke 2014. - 2020. postavljen je za cilj broj od 5.600 novih parkirnih mjesta za bicikle.

🚲 **Broj korisnika biciklističkih staza u regiji**

PRIMJER – Prema Operativnom programu Małopolskie Voivodeship 2014.–2020., u razdoblju provedbe programa broj biciklista na biciklističkim stazama trebao bi se povećati sa 144.000 na 423.396.

🚲 **Smanjenje broja smrtnih slučajeva povezanih s bicikliranjem**

PRIMJER – Prema Hrvatskom operativnom programu Konkurentnost i kohezija 2014.–2020., broj smrtnih slučajeva među biciklistima trebao bi se smanjiti s 12/1.000.000 na 6/1.000.000 ljudi u danom vremenskom razdoblju.

⁵⁹ Programa Operativo de Andalucia 2014-2020, str. 263

9. Poziv Na Akciju

Bicikliranje je jedan od najučinkovitijih rješenja glavnih ekonomskih i ekoloških problema našeg doba. Povećajte svoje izgleda za dobivanje sredstava EU-a povezane s bicikliranjem slijedeći ove prijedloge:

Ako ste građanin, nevladina organizacija ili predstavnik biciklističke industrije:

- 🚲 Aktivno sudjelujte u javnim raspravama o programskim dokumentima.
- 🚲 Ako nisu dostupne informacije o javnim raspravama - kontaktirajte tijela odgovorna za pripremu dokumenata i pitajte kako možete utjecati na njihov sadržaj. Da biste saznali koja su mjerodavna tijela, istražite tko je pripremio Sporazum o partnerstvu, operativne programe ili programe regionalnog razvoja za prethodno financijsko razdoblje.
- 🚲 Pridružite se drugima koji dijele vaše ciljeve i vrijednosti. U grupi se vaš glas bolje čuje.
- 🚲 Pronađite saveznike među različitim sudionicima. Pokažite da je podrška bicikliranju velika u svim društvenim skupinama.
- 🚲 Širite znanje o zdravstvenim, ekološkim i ekonomskim prednostima bicikliranja u obitelji, među prijateljima i kolegama. Podijelite ovaj Vodič svima kojima bi mogao biti od koristiti.

Ako radite u državnoj ili regionalnoj upravi:

- 🚲 Aktivno sudjelujte u procesu pripreme programskih dokumenata te pokušajte svoje suradnike inspirirati vizijom dinamičnog i održivog razvoja vaše zemlje ili regije.
- 🚲 Imajte hrabrosti iznijeti ideje koje vašu zemlju i regiju mogu istaknuti na karti Europe.
- 🚲 Učite iz iskustava zemalja koje su najviše imale koristi od ulaganja u biciklističku infrastrukturu. Ako vam trebajuiskusni stručnjaci, ne ustručavajte se kontaktirati nas. Naša je misija povezati stručnjake za izradu biciklističkih projekata s donositeljima odluka.
- 🚲 Savjetujte se o svojim idejama s relevantnim sudionicima i nemojte se bojati posegnuti za njihovim znanjem. Potražite podršku biciklističkih nevladinih udruga u svojoj regiji i savjetujte se o planiranim ulaganjima.
- 🚲 Koristite popis potrebnih investicija, ako je dostupan na nacionalnoj ili regionalnoj razini, kako biste osmislili projekte koji će popuniti infrastrukturne praznine u tom području.
- 🚲 Slušajte potrebe, želje i probleme stanovnika svoje regije. Pitajte ih što bi im uljepšalo život u njihovom ili susjednom području. Manje prometa, manje buke, manje zagađenja - to su česti odgovori, posebno među stanovnicima urbanih područja.

Ako radite na regionalnim smjernicama na europskoj razini:

- 🚲 Potaknite države članice da u svoje programske dokumente uključe ciljeve održivog prometa, uključujući bicikliranje.
- 🚲 Pokažite odlučnost EU-a da ostvari ciljeve Europskog zelenog plana te skrenite pažnju država članica na to kako ulaganja u mobilnost bez emisije CO2 mogu pridonijeti postizanju postavljenih ciljeva.
- 🚲 Osvijestite države članice o važnosti provođenja posebnih preporuka za zemlju članicu, a posebno u sektoru održivog prometa.
- 🚲 Pokažite da EK ozbiljno shvaća obveze država utvrđene NECP-om.

- 🚲 Podijelite znanje o pozitivnim mjerama provedenim u zemljama koje su najuspješnije u ispunjavanju europskih klimatskih ciljeva.
- 🚲 Skrenite pozornost država članica na povećanje ulaganja u biciklističku infrastrukturu tijekom pandemije te pozitivne učinke ovog prijevoznog sredstva na smanjenje širenja virusa.

Koju god ulogu obnašali u pripremi programskih dokumenata za sljedeće financijsko razdoblje, spremni smo vam pružiti potrebnu podršku kako biste osigurali što više sredstava za svoje biciklističke projekte.

Nadamo se da će ovaj Vodič biti koristan alat u ostvarenju prethodno spomenutih ciljeva. Imate li dodatnih pitanja ili nedoumica, slobodno nam se javite.

Popis kontakata ECF-a: [Fabian Küster](#), ECF Senior Policy Officer (f.kuester@ecf.com)



10. Dodatak: Detaljne Dobrobiti Ulaganja U Biciklističku Infrastrukturu U Europi

10.1. Ekonomija

Proizvođači:

- 🚲 Analitičari Goldstein Researcha predviđaju da će europska biciklistička industrija doseći gotovo 20 milijardi do 2024. godine⁶⁰, uz očekivani rast od 5.5% godišnje.
- 🚲 Za usporedbu, očekuje se da će europsko tržište automobila rasti za samo 1,7% do 2024. godine.

Turizam:

- 🚲 Prema procjenama, u EU se godišnje ostvare 2,3 milijarde biciklističkih turističkih putovanja u vrijednost od 44 milijarde eura.
- 🚲 Biciklistički turizam povezan je s 525.000 radnih mjesta u EU.
- 🚲 U Francuskoj turisti biciklisti troše prosječno 20% više od ostalih turista.

Logistika:

- 🚲 Teretni bicikli mogu zamijeniti sljedeći udio motoriziranih putovanja u urbanim sredinama:
 - + 23-25% komercijalnih isporuka u gradovima
 - + 50% putovanja u komercijalnim uslugama i uslugama održavanja
 - + 77% privatnih logističkih putovanja (kupovina, razonoda, prijevoz djece)

Trgovina:

- 🚲 Klijenti koji dolaze biciklom troše više od onih koji dolaze automobilom, bilo tijekom putovanja ili vezano za parkirno mjesto koje im se mora osigurati.
- 🚲 Biciklisti kupuju u lokalnoj zajednici i vjerniji su kupci.
- 🚲 Ako se ulica transformira na način koji ostavlja više prostora biciklistima i pješacima, a manje automobilima, manje klijenata koji su ranije dolazili automobilom nadoknadit će klijenti koji dolaze pješice ili biciklom.
- 🚲 U Londonu je bilo 17% manje dostupnih maloprodajnih poslovnih prostora, a vrijednost najma je porasla za 7.5% nakon unapređenja aktivne mobilnosti u trgovačkim ulicama i gradskim središtima.

Izgradnja I Održavanje Cestovne Infrastrukture:

⁶⁰ *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., dostupno na: <https://www.goldsteinresearch.com/report/europe-bicycle-industry-analysis>

- 🚲 Godišnji troškovi izgradnje i održavanja infrastrukture za motorizirani prijevoz, a na kojima se uštedi vožnjom bicikla, iznose 2,9 milijardi eura godišnje u EU.
- 🚲 Procjenjuje se da jedna milja visokokvalitetne zaštićene biciklističke staze košta 0,21 milijuna eura, dok gradska autocesta košta 50 milijuna dolara po jednoj milji, tj. 240 puta više.

Prometno Zagušenje:

- 🚲 Vrijednost smanjenja prometnog zagušenja pomoću bicikliranja u EU procjenjuje se na 6,8 milijardi eura godišnje.
- 🚲 Ukupni troškovi gospodarstva EU uzrokovani prometnim gužvama procjenjuju se na više od 240 milijardi eura godišnje ili gotovo 2% BDP-a EU.
- 🚲 Lokalne studije iz Europe i SAD-a prikazuju brojne prednosti bicikliranja u smanjivanju prometnih gužvi:
 - Pобољшanja u biciklističkoj infrastrukturi dovode do 45% manje automobilskeg prometa i bržeg javnog prijevoza (Kopenhagen, Danska).
 - Brze biciklističke prometnice smanjuju vrijeme provedeno u gužvi za 3,8 milijuna sati (Nizozemska). + Mreža biciklističkih brzih prometnica smanjuje potrebu za 50.000 putovanja automobilom dnevno (Ruhrska oblast, Njemačka).
 - Program javnih bicikala smanjuje prometne gužve tijekom radova u gradu (Bordeaux, Francuska).

Povezanost I Multimodalnost:

- 🚲 Bicikliranje pomaže u stvaranju održivih mreža mobilnosti.
 - Istraživanja u Nizozemskoj pokazuju da 44% putnika u vlaku koristi bicikl kako bi od željezničke stanice stiglo kući. Ljudi koji koriste i bicikl i vlak također manje koriste automobil.

Otpornost:

- 🚲 Bicikliranje, uključujući biciklističku logistiku, doprinosi boljoj otpornosti zajednica, pružajući mogućnosti prijevoza i u hitnim slučajevima poput pandemija, prirodnih katastrofa ili terorističkih napada.

10.2. Tehnologija

Elektromobilnost:

- 🚲 2017. godine više od 10% bicikala prodanih u Europi bilo je električno, u usporedbi sa samo 1,5% automobila.
- 🚲 Od 2006. prodaja električnih bicikala povećala se za 20 puta, s prosječnom godišnjom stopom rasta od gotovo 30%.
- 🚲 Kad je Francuska uvela nacionalni sustav poticaja za kupnju električnih bicikala, 61% korisnika izjavilo je da su koristili električne bicikle kao zamjenu za putovanja automobilom.

Javni Bicikli:

- 🚲 Javni bicikli doprinose učinkovitosti putovanja na posao i poslovnih vožnji te boljoj povezanosti u gradu pružajući jednostavan i brz pristup od točke A do točke B te tako povećava produktivnost gradske ekonomije.
- 🚲 Sustav zajedničkog korištenja bicikla u Dublinu za svaki uloženi euro ostvario je 12,3 eura dobiti u vremenskom, zdravstvenom i širem ekonomskom smislu. Vrijednost same uštede vremena kreće se u rasponu od 6 - 10,4 milijuna eura.

10.3. Okoliš I Resursi

Zagađenje Zraka:

- 🚲 Vrijednost manjeg zagađenja zraka ostvarena korištenjem bicikala: 435 milijuna eura.
- 🚲 Zagađenje zraka najveći je zdravstveni rizik u Europi, koji uzrokuje oko 400.000 preranih smrtnih slučajeva godišnje.

Emisija Co2:

- 🚲 Vožnjom bicikla u EU godišnje dolazi do smanjenja emisije CO2 u vrijednosti od 16 milijuna tona.
- 🚲 Pritom se ostvari ušteda od 600 do 5630 milijuna eura, ovisno o društvenom trošku ugljika

Zvučno Onečišćenje:

- 🚲 Trenutačna vrijednost manjeg zvučnog onečišćenja ostvarenog korištenjem bicikala iznosi 300 milijuna eura.
- 🚲 Zvučno onečišćenje u cestovnom prometu u EU godišnje uzrokuje oko 8.900 preuranjenih smrtnih slučajeva i gotovo 800.000 dodatnih slučajeva povišenog krvnog tlaka.

Onečišćenje Vode I Tla + Ušteda Prostora:

- 🚲 Biciklistička infrastruktura zahtijeva manje prostora od automobilističke,
- 🚲 a manje infrastrukture znači i manje asfaltiranih površina te manje onečišćenja tla i vode.
- 🚲 Izgradnjom biciklističke umjesto automobilističke infrastrukture na raspolaganju preostaje više zemljišta za unosna ulaganja u najatraktivnijim regijama

Ušteda Goriva:

- 🚲 Vožnjom bicikla u cijeloj EU godišnje se uštedi više od 3 milijarde litara goriva, što odgovara godišnjoj potrošnji goriva u cestovnom prometu u Irskoj.
- 🚲 Vožnjom bicikla ostvaruje se ušteda u iznosu od 4 milijarde eura.

Proizvodnja Otpada:

- 🚲 Prosječna težina automobila u EU u 2017. godini iznosila je gotovo 1400 kg, dok težina bicikla rijetko iznosi više od 20 kg, tj. 1,5% težine automobila, što znači da je za proizvodnju bicikla potrebno mnogo manje resursa.
- 🚲 Neki su materijali isti, ali se koriste u mnogo manjim količinama (npr. čelik, aluminij, različiti polimeri). Drugi, poput platine ili paladija, koji se koriste za proizvodnju katalizatora u autima, uzrokuju značajnu emisiju CO2 i onečišćenje okoliša tijekom ekstrakcije, a u proizvodnji bicikala uopće se ne koriste.

10.4. Zdravlje

- 🚲 Vožnjom bicikla godišnje se u EU izbjegne više od 8110 preuranjenih smrtnih slučajeva, što odgovara ekonomskoj vrijednosti od 52 milijarde eura godišnje.
- 🚲 Vožnja bicikla također doprinosi zdravijem životu te pomaže u prevenciji velikog broja teških i kroničnih bolesti, kao što su: kardiovaskularne bolesti, dijabetes (tip 2), rak dojke, rak crijeva, osteoporoza.

Mentalno Zdravlje:

- 🚲 Bavljenje umjerenom tjelesnom aktivnošću poput vožnje biciklom smanjuje rizik od Alzheimerove bolesti za 29% te opasnost smanjenja kognitivnih sposobnosti za oko 26%.
- 🚲 Analizom relevantnih studija ustanovljeno je da je tjelesna aktivnost povezana sa 17% manjom mogućnošću razvoja depresije

Razvoj Djece:

- 🚲 4 sata nakon dolaska u učionicu razina koncentracije kod djece koja voze bicikl ili pješake do škole bila je 8% viša u odnosu na koncentraciju djece koja su u školu dovezena automobilom

Nedolazak Na Posao:

- 🚲 Zaposlenici koji redovito voze bicikl imaju prosječno 1.3 dana manje bolovanja godišnje.
- 🚲 To znači dobit od gotovo 5 milijardi EUR godišnje za poslodavce širom EU.
- 🚲 Iznos približno odgovara izravnom i neizravnom trošku nedolaska na posao u Austriji

10.5. Društvena Korist I Zadovoljstvo Životom

Kvaliteta Vremena:

- 🚲 Studije iz Londona, Montreala, SAD-a i Kolumbije pokazuju da su biciklisti, kad je riječ o putovanjima na posao, najzadovoljniji ili među najzadovoljnijim ispitanicima

Javni Prostor:

- 🚲 Bicikl je prostorno vrlo učinkovit: U gradskom području tijekom jednog sata prostorom širine 3,5 m može proći 7 puta više bicikala no automobila.
- 🚲 Na parkirno mjesto jednog automobila može stati do 15 bicikala.

Jednakost:

- 🚲 Godišnji troškovi posjedovanja i korištenja bicikla iznose svega oko 5% ili 10% (za električne bicikle) troškova posjedovanja i korištenja automobila. Pružanjem povoljnije mogućnosti prijevoza, bicikliranje može pomoći u pronalaženju posla i aktivnijem sudjelovanju socijalno ugroženih skupina u društvenom životu.
- 🚲 U Sjedinjenim Državama kućanstva s najnižim primanjima - manje od 20.000 dolara godišnje - vjerojatno će dvostruko više od ostatka stanovništva koristiti bicikl kao osnovno prijevozno sredstvo te za odlazak na posao.

Ravnopravnost Spolova:

- 🚲 Istraživanja pokazuju da žene imaju više koristi od vožnje biciklom. Primjerice, budući da se još uvijek većinom brinu o mobilnosti djece i starijih u obitelji, žene imaju više slobodnog vremena kada djeca i stariji mogu samostalno i sigurno putovati biciklom.

Socijalna Povezanost:

- 🚲 Vožnja biciklom društvena je aktivnost. Okupljanjem ljudi i povezivanjem gradski četvrti otvara se mogućnost bolje i veće društvene interakcije, povezivanja ljudi iz različitih društvenih slojeva i sredina, čime se povećava društvena kohezija.

Pristupačnost:

- 🚲 Bicikliranje omogućuje veću pristupačnost ne samo zapošljavanju, nego i mjestima društvene i kulturne razmjene.
- 🚲 Tijekom posljednjih godina tečajevi vožnje biciklom za izbjeglice uspješno su provedeni u brojnim zemljama EU-a, uključujući Švedsku, Njemačku, Nizozemsku i Finsku. Tim inicijativama često upravljaju organizacije članice Europske biciklističke federacije. Izbjeglicama, a posebno ženama, omogućuju aktivnije sudjelovanje u društvu pružajući im jednostavniji pristup odgovarajućim sadržajima.

11. Popis literature

Glavni pravni akti:

1. Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju zajedničkih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu Plus, Kohezijskom fondu i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo te financijska pravila za njih i za azil i Fond za migracije, Fond za unutarnju sigurnost i Instrument za upravljanje granicama i vize COM/2018/375 final - 2018/0196 (COD).
2. Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o Europskom fondu za regionalni razvoj i Kohezijskom fondu COM/2018/372 final - 2018/0197 (COD).

Sporazumi o partnerstvu i operativni programi:

1. Integrirani regionalni operativni program: Slovačka 2014.-2020.
2. Operativni program: Andaluzija 2014.-2020.
3. Operativni program: Burgundija 2014.-2020.
4. Operativni program: Burgundija 2014.-2020.
5. Operativni program: Lombardija 2014.-2020
6. Operativni program: Lorena 2014.-2020.
7. Operativni program: Mecklenburg-Zapadno Pomorje 2014.-2020.
8. Operativni program: Toskana 2014.-2020.
9. Sporazum o partnerstvu: Rumunjska 2014.-2020.
10. Sporazum o partnerstvu: Hrvatska 2014.-2020.
11. Sporazum o partnerstvu: Češka 2014.-2020.
12. Sporazum o partnerstvu: Francuska 2014.-2020.
13. Sporazum o partnerstvu: Litva 2014.-2020.
14. Sporazum o partnerstvu: Poljska 2014.-2020.
15. Sporazum o partnerstvu: Slovačka 2014.-2020
16. Sporazum o partnerstvu: Španjolska 2014.-2020

Dokumenti za pojedine zemlje članice:

1. 2020 European Semester: Izvještaj o zemlji – Croatia.
2. 2020 European Semester: Preporuke za pojedine zemlje – Croatia.
3. Nacionalni energetska i klimatski plan – Croatia.

Ostali važni izvori:

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.

European Cyclists' Federation asbl

Mundo-Madou
Avenue des Arts 7-8
1210 Brussels, Belgium
office@ecf.com

