



Мобилизиране на средствата от ЕС за инвестиции в велосипедния транспорт

РЪКОВОДСТВО ЗА ПРОГРАМНИТЕ ДОКУМЕНТИ ЗА
ПЕРИОДА 2021–2027 г. - БЪЛГАРИЯ



Европейската федерация на велосипедистите
изразява благодарност за финансовата подкрепа от
страна на Европейската комисия



Cycling
Industries
Europe

ECF благодари на финансовата
подкрепа от колеезачната
индустрия чрез Cycling Industries
Europe

www.ecf.com



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Европейската федерация на велосипедистите (ECF) обединява в обща организация националните сдружения на велосипедистите (организации, които насърчават използването на велосипедния транспорт в контекста на мобилността) в цяла Европа. Със своите 69 членове в повече от 40 държави Европейската федерация на велосипедистите (ECF) обединява сдруженията на велосипедистите, като изразява техните възгледи на европейско и международно ниво. Нашата цел е да накараме повече хора да карат по-често велосипеди чрез оказване на влияние върху политиката и бюджетите в полза на повече велосипеден транспорт.

Издател

Европейската федерация на велосипедистите
Mundo-Madou
Avenue des Arts 7-8
1210 Брюксел, Белгия
office@ecf.com

Автори

Фабиан Кюстер, Старши служител по въпросите на политиката
Магдалена Колчинска, Стажант по въпросите на политиката

@Европейска федерация на велосипедистите, м. ноември 2020 г.

Съдържание

1. ПРЕДГОВОР	5
2. РЕЗЮМЕ	6
3. ЗНАЧЕНИЕТО НА КОЛОЕЗДЕНЕТО ЗА НОВАТА БЮДЖЕТНА ПЕРСПЕКТИВА ЗА ПЕРИОДА 2021–2027 Г.	7
3.1. Приоритетите за новия бюджет	7
3.2. Програми на ЕС за финансиране за периода 2021–2027 г.	8
3.3. Механизмът за възстановяване и устойчивост	10
4. ОБЩИ ПОЛЗИ ОТ СВЪРЗАНИТЕ С ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ ИНВЕСТИЦИИ	11
5. СПЕЦИФИЧНА ЗА ОТДЕЛНИТЕ ДЪРЖАВИ ОЦЕНКА: БЪЛГАРИЯ	13
5.2. Специфичните за отделните държави препоръки в рамките на Европейския семестър за 2020 г.	15
5.3. Националните планове в областта на енергетиката и климата	16
6. ОТ РЕГЛАМЕНТА НА ЕС КЪМ КОНКРЕТНИ ИНВЕСТИЦИИ: ОСНОВНИ ПОЛОЖЕНИЯ	18
6.1. Преразглеждане на съответните регламенти на ЕС	18
6.2. Преглед на програмните документи	20
6.3. Инвестиционни нужди	24
6.4. Програмни документи и национални стратегии за колоездене	24
7. ДОБРИ ПРАКТИКИ И ГОЛЕМИ ИДЕИ	26
7.1. Градски транспорт: Велосипедна инфраструктура на Валенсия (Испания)	26
7.2. Провинциална мрежа от туристически маршрути: Velo Małopolska (Полша)	30
7.3. Крайградски велосипедни връзки: Fietssnelwegen (Белгия)	32
8. ДОБРИ ПРАКТИКИ И ГОЛЕМИ ИДЕИ	35
8.1. Програмни документи и национални стратегии за колоездене	35
8.2. Оперативни програми/ Програми за развитие на селските райони	38
9. ПРИЗИВ ЗА ДЕЙСТВИЕ	43
10. ПРИЛОЖЕНИЕ: ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПОЛЗИТЕ ОТ ИНВЕСТИЦИИТЕ ВЪВ ВЕЛОСИПЕДЕН ТРАНСПОРТ ЗА ЕВРОПА	45
10.1. Икономика	45
10.2. Технологии	46
10.3. Околна среда и ресурси	47
10.4. Здравеопазване	47
10.5. Социални придобивки и удовлетворение от живота	48
11. БИБЛИОГРАФИЯ	50



More
and better
cycling for all

1. Предговор

Уважаеми читатели,

Сега е решаващият момент за бъдещето на европейските региони. С приближаването на края на настоящия финансов период 2014–2020 г. ще трябва да изготвим нова визия за регионалната политика. Трябва да отговорим на следните въпроси: В какви градове и села искаме да живеем? Как искаме да гарантираме безопасността и благосъстоянието на нашите граждани? Как можем да гарантираме, че очертаните днес решителни инвестиции ще допринесат за възможно най-големите икономически и социални ползи? Тези въпроси никога не са били прости, но днес отговорът е още по-труден. Пандемията от COVID-19, която разтърси целия свят, ни изправи пред напълно нови предизвикателства. Здравето и безопасността на нашите граждани се превърнаха в основен приоритет. Освен това, необходимостта от адаптиране на нашите инвестиции към изискванията на Зеления пакт поставя допълнителни предизвикателства. Европейският съюз се стреми да постигне неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г. Това несъмнено е много амбициозна цел и ЕС мобилизира безпрецедентни финансови ресурси, за да ни помогне да я постигнем. Всички трябва да сме готови да се възползваме от тази възможност.

Имайки предвид опита на много европейски региони, ние вярваме, че една амбициозна политика в областта на велосипедния транспорт е най-добрият отговор на следните две предизвикателства: общественото здраве и опазването на климата. Увеличаването на броя на хората, които използват велосипед по пътищата на нашите региони, означава по-малко емисии на парникови газове, по-ниски нива на шум и по-добро качество на въздуха, но също така и по-голяма физическа активност на гражданите, по-добро здраве и — което е особено важно в настоящите условия — много по-нисък риск от заразяване по време на пътуване до работното място в сравнение с други видове транспорт.

В многогодишната финансова рамка (МФР) за периода 2007–2013 г. бяха отпуснати приблизително 700 милиона евро за велосипеден транспорт. Това е едва 1 % от общите разходи на ЕС за транспортни мерки

през този период. По време на многогодишната финансова рамка за периода 2014–2020 г. ЕС инвестира почти три пъти тази сума — около 2 милиарда евро — в проекти за ходене пеша и колоездене. Въпреки че това увеличение се приема положително, то все още представлява само една малка част от общия бюджет за транспорт. Ето защо искаме тази цифра отново да се утрои и да мобилизира инвестиции в размер на 6 милиарда евро през следващата многогодишна финансова рамка за периода 2021–2027 г.

За да постигнем тази цел обаче, ние се нуждаем от вашето активно сътрудничество. Поради това ви приканваме да включите целите, свързани с велосипедния транспорт, в програмните документи за новия Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд. В настоящото ръководство ще намерите информация за ползите от инвестициите във велосипедния транспорт в България и всички необходими детайли за това как да ги добавите в споразумението за партньорство на България с ЕС и в конкретните оперативни програми за вашите региони. Днес имате правото да очертаете бъдещата форма на вашите региони и Европа. Надяваме се, че настоящото ръководство ще ви помогне да вземете наистина полезни инвестиционни решения.

С уважение,



Джил Уорън

Съвместен главен изпълнителен директор на Европейската федерация на велосипедистите



Мортен Кабел

Съвместен главен изпълнителен директор на Европейската федерация на велосипедистите

2. Резюме

Крайната цел на настоящото ръководство е да подкрепи органите, отговарящи за изготвянето на програмни документи, както и гражданите, които се интересуват от динамичното и устойчиво развитие на своите региони, в процеса по получаване на значително европейско финансиране за първокласни и полезни инвестиции във велосипедния транспорт.

2021 г. бележи началото на нов 7-годишен финансов период в Европейския съюз, наречен Многогодишна финансова рамка (МФР). След безпрецедентната криза, предизвикана от пандемията от COVID-19, ЕС ще се съсредоточи върху икономическото възстановяване, без да забравя необходимостта от опазване на здравето на гражданите и от постигане на амбициозните цели на Зеления пакт. Новата МФР за периода 2021–2027 г. и регламентите относно европейските структурни и инвестиционни фондове се основават на тези принципи.

Федерацията счита, че решителните и далновидни инвестиции във велосипедния транспорт и туризма са най-добрият начин за постигане на горепосочените цели и за стимулиране на динамичен икономически растеж на регионите, като същевременно се зачита природната среда, както и здравето и благосъстоянието на гражданите. Това убеждение се основава на дългогодишен практически опит, солидни икономически данни и научни изследвания относно ползите за здравето и околната среда от активната и устойчива мобилност.

За да се потвърди напълно тази теза, в Глава 3 ще бъде очертано значението на колоезденето в новата бюджетна перспектива, а в Глава 4 ще бъдат разгледани общите ползи от свързаните с велосипедния транспорт инвестиции.

В Глава 5 ще бъде обсъдено значението на колоезденето за изпълнението на специфичните за отделните държави препоръки на Европейската комисия и за изпълнението на задълженията по националните планове в областта на климата и енергетиката и ще бъде направен анализ на външните разходи на моторизирания транспорт, представени в докладите по държави в рамките на Европейския семестър за 2020 г. В Глава 6 ще бъде описано как регламентите на ЕС се превръщат в конкретни инвестиции.

Глава 7 ще осигури събирането на вдъхновяващи инвестиции, финансирани от ЕФРР, и накрая, в Глава 8 представяме подбрани разпоредби за добри практики, включени в програмните документи на европейските държави, които са успели да получат значителни по размер европейски средства за инвестиции във велосипедния транспорт през финансовия период 2014–2020 г.

Примерните формулировки на целите, свързани с велосипедния транспорт, включени в успешните програмни документи, могат да бъдат използвани пряко или да послужат като източник на вдъхновение за още по-смели проекти и цели от други.

3. Значението на колоезденето за новата бюджетна перспектива за периода 2021–2027 г.

3.1. Приоритетите за новия бюджет

Бюджетът на ЕС за периода 2021–2027 г. беше предмет на разгорещени спорове между европейските политици. Оспорван бе размерът, източниците на финансиране и разпределението на средствата между различните програми на ЕС. Само два принципа останаха неоспорими: че новата финансова политика на ЕС трябва да се справи с безпрецедентните здравни и икономически предизвикателства, причинени от пандемията от COVID-19, и че тя трябва да допринесе за превръщането на Европа в основоположник на отговорната и устойчива трансформация, така че да може да постигне амбициозните цели на Европейския зелен пакт.

За да се постигнат тези цели, беше решено поне 30 % от бюджета на ЕС да бъдат заделени за политики в областта на климата. Освен това ще бъдат предпочетени проекти за подобряване на здравето на европейските граждани и за предпазване от разпространението на вируса COVID-19. Това са ключови критерии, които трябва да бъдат взети предвид от всички държави-членки, които желаят да се възползват в пълна степен от новото споразумение за бюджета.

Велосипедният транспорт е идеалното решение и за двата проблема. Първо, това е единственото средство за транспорт, чиито инвестиции могат да бъдат отчетени изцяло като 100 % в подкрепа както на целите по отношение на изменението на климата, така и на екологичните цели.¹ Това са два показателя, които дават възможност на Европейската комисия да следи дали бенефициентите спазват необходимите прагове, т.е. най-малко 30 % инвестиции в опазването на климата. С други думи: Значителните инвестиции на ЕС във велосипедния транспорт позволяват на страните и регионите да изпълнят праговете за разходи, които са благоприятни за околната среда и климата, като останалите средства се оставят на разположение за други жизненоважни проекти извън тези области на политиката.

Второ, колоезденето е едно от най-безопасните средства за транспорт по време на пандемията от COVID-19. Почти автоматично ви държи на минималното физическо разстояние, препоръчвано от вирусолозите. Освен това то има отлични резултати по отношение на предотвратяването на физически и психически заболявания², които се увеличават през периоди на повтарящи се ограничителни мерки, социални ограничения и изолация.

¹ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите; Приложение 1; точка 075, достъпно на адрес: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A375%3AFIN>.

² Н. Паноцо, *Продължавайте да карате велосипед по време на огнището на коронавируса*, 27 март 2020 г., достъпно на адрес: <https://ecf.com/news-and-events/news/keep-cycling-during-coronavirus-outbreak>.

COVID-19 и транспортната политика

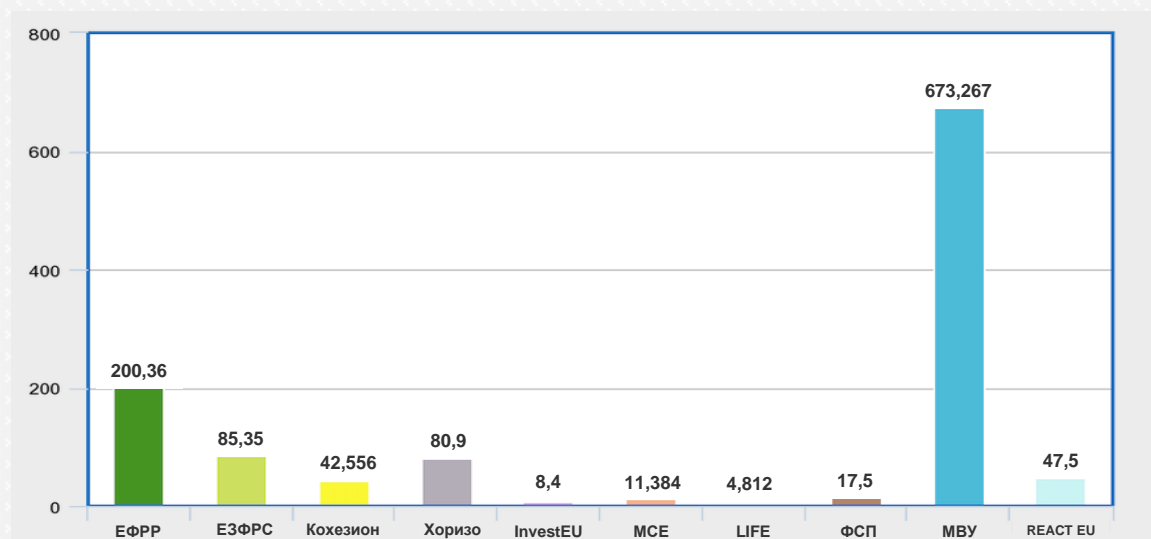
Пандемията промени драстично моделите на мобилност. Някои от тези промени са преходни, но други ще имат дълготрайни последици и ще оформят бъдещето на градския транспорт, като се превърнат в „новото нормално“. Няма съмнение, че европейските региони трябва да реагират на тази революция и да окажат влияние върху нейното развитие, като предприемат бързи действия за засилване на положителните тенденции (като например успокоения моторизиран трафик и повишения интерес към активната мобилност, включително колоезденето) и за смекчаване на негативните тенденции (например загубата на превоз с обществен транспорт).

Много европейски градове вече приеха това предизвикателство. Близо една трета от европейските столици, включително Брюксел, Рим и Берлин, решиха да затворят пътни участъци за автомобилното движение или да преразпределят пътното пространство, за да създадат вместо това временни велосипедни алеи. От началото на пандемията през м. март 2020 г. в цяла Европа са обявени повече от 2 300 км нови велосипедни алеи и други мерки за насърчаване на велосипедния транспорт, като бяха направени нови инвестиции на стойност повече от 1 милиард евро.³ Това показва колко спешно европейските градове желаят да видят инвестиции в активна и устойчива мобилност. Схемите за мобилност трябва да бъдат преосмислени по отношение на нашето бъдеще в контекста на COVID-19 и трябва да се разработи трайно решение, за да се отговори на основната промяна в работната среда, училищната мобилност, градската логистика и избора на видове транспорт.

Както държавите, така и регионите трябва да съсредоточат усилията си върху актуализирането на стратегическите транспортни документи, като например анализ на търсенето, прогнози за трафика, планове за устойчива градска мобилност и стратегии за колоездене, както и върху това как финансирането от ЕФРР може да подпомогне прилагането на новите им транспортни политики, които ще отговорят на текущите промени.

3.2. Програми на ЕС за финансиране за периода 2021–2027 г.

Настоящото ръководство е насочено предимно към получаването на средства за инвестиции във велосипедния транспорт от ЕФРР и Кохезионния фонд. Те обаче не са единствените източници на финансиране, които могат да се използват за развитие на транспортна инфраструктура с нулеви емисии в регионите. По-долу представяме предложената разбивка на средствата на ЕС за финансовия период 2021–2027 г. Подбрахме програмите, които според нас могат да се използват за получаване на средства за проекти за велосипеден транспорт. Моля, имайте предвид, че тези цифри все още могат да претърпят промяна, тъй като законодателният процес за приемане на новия бюджет на ЕС все още не е приключил.



Графика 1: Сравнение на бюджетите на избрани програми на ЕС.

³ Проследяване на мерки за колоездене COVID-19, ECF, м. октомври 2020 г., достъпно на адрес: <https://ecf.com/dashboard>.

Програма		Предназначение	Средства за 2018 г. (в милиони евро)
Европейски фонд за регионално развитие		Развитие и структурно приспособяване на регионалните икономики	200 360
Европейски земеделски фонд за развитие на селските райони		Динамичност и икономическа жизнеспособност на селските общности.	85 350
Кохезионен фонд		Намаляване на икономическите и социалните различия между държавите от ЕС и насърчаване на устойчивото развитие.	42 556
От които принос към Механизма за свързване на Европа - Транспорт			10 000
„Хоризонт Европа”		Научни изследвания и иновации.	80 900
Фонд InvestEU		Устойчива инфраструктура; Изследвания, иновации и дигитализация; Малки и средни предприятия; Социални инвестиции и умения Стратегически европейски инвестиции.	8 400
Механизъм за свързване на Европа - Транспорт		Инвестиции в изграждането на нова транспортна инфраструктура в Европа по TEN-T (Трансевропейска мрежа - Транспорт) или възстановяване и модернизиране на съществуващата.	11 384
LIFE		Действия в областта на околната среда и климата.	4 812
Фонд за справедлив преход		Подкрепа за регионите на ЕС, които са най-силно засегнати от прехода към нисковъглеродна икономика.	17,500
„Next Generation EU“	Механизъм за възстановяване и устойчивост	Подкрепа на страните от ЕС за излизане от икономическата криза.	673 267
	REACT EU	Допълнителни средства за ЕФРР, Европейските социални фондове и Европейския фонд за подпомагане на най-нуждаещите се лица.	47 500

Таблица 1: Сравнение на бюджетите на избрани програми на ЕС

Няколко думи за Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони

Понастоящем малко държави използват Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) като източник на финансиране за инвестиции във велосипедния транспорт. В действителност обаче той може да се използва за значителни инфраструктурни проекти за велосипеден транспорт, разположени в или пресичащи селски райони. Например, Франция е използвала ЕЗФРСР за изграждане на мрежа от няколкостотин километра туристически велосипедни маршрути, които сега са динамично нарастващ източник на доходи за местния агротуризм, гастрономия и други съпътстващи услуги.⁴ Отличен пример за това е велосипедният маршрут „Бургундски лозя“. Средства от ЕЗФРСР могат да бъдат отпуснати и за изграждане на велосипедни паркинги на местните железопътни гари, безопасни велосипедни алеи, свързващи крайградските общини с главните градове, малки туристически маршрути в ценни от гледна точка на природата райони, пътеки за планинско колоездене и много други!

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

3.3. Механизмът за възстановяване и устойчивост

750 милиарда евро ще бъдат отпуснати на държавите-членки под формата на безвъзмездни средства и заеми по линия на инструмента „Next Generation EU“ за справяне с икономическата криза, причинена от кризата с коронавируса. Най-големият единен фонд е Фондът за възстановяване и устойчивост с бюджет от 672,5 милиарда евро. Най-малко 37 % от тези инвестиции трябва да бъдат използвани за подкрепа на действията в областта на климата.

На 17 септември 2020 г. Европейската комисия публикува съобщение и насоки до държавите-членки за начина на изразходване на средствата чрез националните планове за възстановяване. До 2022 г. трябва да бъдат поети задължения за 70 %, а за останалите 30 % — до края на 2023 г. Националните проекти на планове за възстановяване и устойчивост могат да бъдат представяни от 15 октомври 2020 г. нататък, а окончателните планове трябва да бъдат съгласувани с Европейската комисия до 30 април 2021 г.

Европейската комисия не определя специфични за отделните сектори цели. В съобщението обаче са изброени 7 „водещи проекта“, включително за „зареждане и презареждане“. Велосипедният транспорт не се споменава изрично, но би могъл да попадне в по-широката рамка на „устойчива и интелигентна мобилност“.⁵



⁵ „Инвестирането в устойчива мобилност също може да бъде от голяма полза за възстановяването. Мерките по отношение на транспорта могат да доведат до значително намаляване на емисиите на парникови газове и подобряване на качеството на въздуха, като същевременно стимулират ръста на производителността. При изготвянето на своите национални планове за възстановяване и устойчивост държавите-членки следва да обмислят мерки, като инвестиране в обществен транспорт и инфраструктура, подпомагащи прехода към по-устойчива и интелигентна мобилност, включително непрекъснати и ефективни европейски мултимодални мрежи, както и усъвършенстване на трансевропейските транспортни мрежи за пътници и товари. ...], в: COM (2020) 575 окончателно В съобщението за „Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г.: Инвестиция в неутрално по отношение на климата бъдеще в полза на нашите граждани“ — COM (2020) 562 окончателно — се прави конкретна препратка към велосипедния транспорт.

4. Общи ползи от свързаните с велосипедния транспорт инвестиции

Настоящите равнища на колоезденето водят до ползи в размер на 150 милиарда евро годишно за държавите-членки на ЕС. Повече от 90 милиарда евро от тези ползи са положителни външни ефекти за околната среда, общественото здраве и системата за мобилност. За сравнение, в неотдавнашно проучване на Европейската комисия отрицателните външни ефекти, т.е. разходите за околната среда, здравето и мобилността, от пътните моторни превозни средства се оценяват на 800 милиарда евро годишно.⁶ Инвестициите в проекти за велосипеден транспорт също имат много изгодни съотношения между ползите и разходите и са с отлична икономическа ефективност. Около 650 000 работни места са свързани с икономиката в областта на велосипедния транспорт.⁷

НАКРАТКО



150 000 000 000

Принос на велосипедния транспорт към европейската икономика годишно (в евро)



5,5%

Очакван годишен темп на растеж на пазара за велосипеди до 2022 г.



650 000

Работни места в Европа, които понастоящем са свързани с икономиката в областта на велосипедния транспорт



50%

Препоръчано увеличение на използването на велосипеди до 2030 г.

Ползите от колоезденето се проявяват не само в специфични, изолирани области като транспорта или политика в областта на околната среда, но и в много други области, в които ЕС има компетенции, като например индустриалната политика, заетостта, туризма, общественото здравеопазване и социалните въпроси. Повечето европейски държави все още имат голям потенциал да постигнат по-високо равнище на велосипеден транспорт. За да се увеличи броя на хората, които използват велосипед, и да се намалят отрицателните външни ефекти на моторизирания автомобилен транспорт, се нуждаем не само от интегрирана европейска политическа рамка, но и от подходящо финансиране.

По-долу са представени обобщените финансови ползи от колоезденето за всички държави-членки на ЕС, включително България. Пълните подробности са представени в приложението в края на ръководството.

⁶ Наръчник за външни разходи в транспорта, Европейска комисия, м. януари 2019 г., достъпен на адрес: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>.

⁷ Ползите от колоезденето. Отключване на техния потенциал за Европа, ECF, м. декември 2018 г., достъпен на адрес: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>.

Какви ползи можем да постигнем днес?


Полза	Прогнозна стойност (в млрд.)
Намаление на емисиите на CO2	0,6 – 5,6
Намаляване на замърсяването на въздуха	0,435
Намаляване на шумовото замърсяване	0,3
Икономии на гориво	4,0
По-дълъг и по-здравословен живот	73
По-малко отсъствия по болест на работното място	5
Пазар на велосипеди	13,2
Велосипеден туризъм	44
Облекчаване на задръстванията по пътищата	6,8
Икономии от разходите за изграждане и поддръжка на пътната инфраструктура за моторни превозни средства	2,9
Общо годишни ползи	150–


Таблица 2: (източник: *Ползите от колоезденето. Отключване на техния потенциал за Европа*⁸)

⁸ Пак там, стр. 4.

5. Специфична за отделните държави оценка: България

Значителните инвестиции във велосипедния транспорт носят не само гореспоменатите ползи. Те също така са отличен отговор на специфичните предизвикателства, пред които е изправена България. За да покажем как развитието на колоезденето може да допринесе за справяне със специфични икономически и екологични проблеми на България, разгледахме три важни вида документи:

 Докладите по държави в рамките на Европейския семестър за 2020 г.

 Специфичните за отделните държави препоръки в рамките на Европейския семестър за 2020 г.

 Националните планове в областта на енергетиката и климата

Задълженията и препоръките, включени в тези документи, оказват значително въздействие върху структурата на разходите от фондове на ЕС в държавите-членки.

НАКРАТКО



7 милиарда евро

Общо годишни външни разходи за транспорт



98%

Дял на транспортните разходи, отнесени към участниците в пътното движение



55%

Намаляване на емисиите, обещано до 2030 г. в Националния план в областта на енергетиката и климата



Инициатива

Приоритизиране на интермодалния транспорт с цел насърчаване на колоезденето

5.1. Докладите по държави в рамките на Европейския семестър за 2020 г.

Годишните доклади по държавите, изготвени от Европейската комисия (ЕК), обхващат всички области от макроикономическо или социално значение и правят преглед на състоянието на бюджета на страната. В тях се оценява напредъкът, постигнат от всяка държава от ЕС по отношение на справянето с проблемите, установени в препоръките на ЕС от предходната година. Докладите по държави също така допринасят за мониторинга на целите на ООН за устойчиво развитие.

Според ЕК новата цел на европейската общност — конкурентоспособна устойчивост — напълно отразява амбицията на Зеления пакт и се основава на четири измерения: устойчивост на околната среда, повишаване на производителността, справедливост и макроикономическа стабилност. Подход, който обединява тези четири измерения, ще доведе до решения, които гарантират, че икономиката работи за хората и планетата. Оценка, представена в докладите по държави, трябва да спомогнат за превръщането на тези цели в конкретни политики на равнището на държавите-членки.

Доклад за страната - България

Европейската комисия определи следните проблеми като основни пречки пред ефективното и устойчиво развитие на България:

- 🚲 България е сред държавите-членки с възприемано най-ниско качество на транспортната инфраструктура.⁹
- 🚲 Лошото състояние на пътната безопасност налага спешно прилагане на по-ефективни мерки. През 2017 г. е имало 96 смъртни случая на милион жители (при средна стойност за ЕС в размер на 49 случая).¹⁰
- 🚲 България е сред държавите-членки с най-ниски резултати по индекса за екологични иновации за 2018 г. Основните предизвикателства включват подобряване на практиките за устойчивост в транспортния сектор.¹¹
- 🚲 Качеството на въздуха в България продължава да буди сериозно безпокойство. България е изправена пред сериозни здравни проблеми, дължащи се на лошото качество на въздуха, с най-висок процент загубени години живот на 100 000 жители, дължащ се на концентрациите на фини прахови частици (ПЧ 2,5), които са най-високите в ЕС. Основните причини за замърсяването с прахови частици (прах) са секторът на битовото отопление, използващ твърди горива, и транспортът.¹²
- 🚲 Настоящата прекомерна зависимост от изкопаеми горива и неефективното използване на енергията създават редица предизвикателства за устойчивостта.¹³
- 🚲 В автомобилния транспорт, железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища външните разходи, свързани с произшествия и околната среда (замърсяването на въздуха, изменението на климата, производството на енергия, шума, увреждането на местообитанията), възлизат на близо 7 милиарда евро годишно, което съответства на 6,5 % от БВП на България. Участниците в пътното движение генерират почти 98 % от тези разходи.¹⁴

Като цяло ЕК оцени, че напредъкът по отношение на насърчаването на по-устойчиви видове транспорт е ограничен.

Следното решение беше признато от ЕК като ефективен инструмент за постигане на целите на Зеления пакт:

- 🚲 Съществува възможност за значителни икономии на енергия чрез целенасочени инвестиции в промишления, транспортния и жилищния сектор и за увеличаване на инвестициите в инфраструктура за чиста енергия.¹⁵

⁹ Европейски семестър 2020 г.: Доклад за страната - България, стр. 52, достъпен на адрес: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0501>.

¹⁰ Пак там, стр. 53.

¹¹ Пак там, стр. 53.

¹² Пак там, стр. 54.

¹³ Пак там, стр. 60.

¹⁴ Пак там, стр. 69.

¹⁵ Пак там, стр. 7.

ПРЕПОРЪКА НА ЕСФ

Не забравяйте, че можете да използвате по-горния анализ като част от диагностиката, която трябва да бъде включена във вашето Споразумение за партньорство с Европейския съюз за периода 2021–2027 г. и да обосновате вашия инвестиционен план.

Имайте предвид, че предизвикателствата, изтъкнати от Европейската комисия, могат да бъдат преодолявани чрез значителни и непрекъснати инвестиции в проекти, свързани с велосипедния транспорт.

5.2. Специфичните за отделните държави препоръки в рамките на Европейския семестър за 2020 г.

Въз основа на докладите по държави Комисията предоставя на всяка държава набор от специфични за отделните държави препоръки (СОДП), които след това се одобряват от Европейския съвет. СОДП се съсредоточават върху това, което реално може да бъде постигнато през следващите 12–18 месеца. Като цяло препоръките адаптират приоритетите, определени на равнището на ЕС, към националното равнище и предоставят политически насоки, пригодени за всяка държава от ЕС, за това как да се стимулира растежът, като същевременно се поддържат стабилни публични финанси.

В тазгодишните СОДП ЕК се съсредоточи върху две централни области. Първо, тя подчерта, че държавите-членки трябва да се съсредоточат върху мерките за възобновяване на икономическата дейност по безопасен начин. Второ, тя отбеляза, че при възобновяването на икономиката държавите-членки трябва да се съсредоточат върху стратегия за възстановяване, която определя пътя за екологичния и цифровия преход в съответствие с Европейския зелен пакт.

СОДП са много по-кратки документи от докладите по държави. Те не предоставят на своите адресати подробен анализ на социално-икономическото положение. Вместо това те включват няколко общи насоки, като оставят на държавите относителна свобода да избират средствата за тяхното прилагане.

Това обаче не означава, че държавите могат да пренебрегнат указанията на Комисията. Напротив, изпълнението на СОДП е посочено като един от основните критерии за отпускане на европейски средства. Това обаче не означава, че държавите могат да пренебрегнат указанията на Комисията. Напротив, изпълнението на СОДП е посочено като един от основните критерии за отпускане на европейски средства.

Специфични за отделните държави препоръки – България:

През 2020 г. ЕК отправи следните препоръки към България:

- 🚲 България трябва да съсредоточи инвестициите в областта на зеления и цифровия преход, по-специално в областта на чистото и ефективно производство и използване на енергията и ресурсите, екологичната инфраструктура и устойчивия транспорт, като допринася за постепенната декарбонизация на икономиката, включително във въгледобивните региони (точка 3).
- 🚲 Мерките за трансформиране, насочени към преодоляване на високата енергоемкост на България, прекомерната зависимост от изкопаеми горива и неефективното използване на енергията и ресурсите, са на

много ранен етап. В националния план в областта на енергетиката и климата се подчертава ангажиментът на България да декарбонизира икономиката си до 2050 г. в контекста на Европейския зелен пакт (...). Покритието и качеството на транспортната инфраструктура в България остават под средното ниво за ЕС (...). Необходимо е да се обърне внимание на важни въпроси, свързани с околната среда, тъй като те засягат устойчивия растеж и създават допълнителни рискове за здравето по време на кризата, свързана с COVID-19. България е сред държавите-членки с най-много смъртни случаи, причинени от замърсяването¹⁶ (Съображение 26).

СТАНОВИЩЕ НА ЕСФ

От горепосочените препоръки следва, че всички проекти, включващи инвестиции във велосипедна инфраструктура, следва да бъдат приети много положително от ЕК, която има право да оценява програмните документи на държавите-членки по отношение на разпределянето на средства от програмите на ЕС.

5.3. Националните планове в областта на енергетиката и климата

Неотдавна държавите-членки трябваше да представят окончателните си национални планове в областта на енергетиката и климата (НПЕК), които ще бъдат ключови референтни документи за изпълнението на политиките в областта на климата и енергетиката в държавите-членки, в това число и елементи от макроикономическо значение, които се наблюдават в рамките на Европейския семестър.

Системата е изградена върху така наречения „повтарящ се процес“ между всяка държава-членка и Комисията. Това означава, че ако Комисията счита, че дадена държава не е поела ангажимент за достатъчно голям принос в окончателния си НПЕК (или актуализация), за да постигне целите на ЕС, или ако в някакъв (контролен) момент във времето дадена държава изостава по отношение на постигането на тези цели, тя може да отправи препоръки до държавата-членка и да поиска от нея да се върне към целите.¹⁷

Окончателните НПЕК бяха представени спрямо общата цел на ЕС в областта на енергетиката и климата за 2030 г. за намаляване на емисиите на CO₂ с 40 % в сравнение с 1990 г. Въпреки това, като част от Европейския зелен пакт, на 16 септември 2020 г. Европейската комисия обяви, че повишава целта за намаляване на емисиите на парникови газове до 2030 г. от минус 40 % на минус 55 %. Тази цел все още трябва да бъде потвърдена от Европейския парламент и Съвета на министрите, но е много вероятно държавите-членки да се върнат към процеса на изготвяне и да приведат своите НПЕК в съответствие с новата цел за 2030 г. Това означава и нови възможности за велосипедния транспорт.

Национален план в областта на енергетиката и климата – България:

В своя НПЕК България е поела следния ангажимент, свързан с устойчивия транспорт:

¹⁶ Европейски семестър за 2020 г.: Специфични за отделните държави препоръки - България, [достъпни на адрес]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1591720629495&uri=CELEX%3A52020DC0502>.

¹⁷ Национални планове в областта на енергетиката и климата (НПЕК), Мрежа за действия в областта на климата в Европа, достъпни на адрес: <http://www.caneurope.org/national-energy-and-climate-plans-necps>.

🚲 Стратегическият приоритет в развитието на транспорта е, наред с другото, развитието на интермодален транспорт чрез насърчаване на разработването и изграждането на интермодални терминали за комбиниран транспорт.¹⁸

ПРЕПОРЪКА НА ЕСF

Всички цели, определени във вашия НПЕК, могат да бъдат съфинансирани от фондовете на ЕС. ЕСF съветва да се включат тематични документи.



¹⁸ Интегриран национален план в областта на енергетиката и климата - България, стр. 91-92, достъпен на адрес: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/bg_final_necp_main_en.pdf.

6. От регламента на ЕС към конкретни инвестиции: основни положения

Разбирането на ползите от инвестициите във велосипедния транспорт и наличието на смела, ориентирана към бъдещето визия за мобилността във вашата държава или регион са от ключово значение за успеха. Също толкова важно обаче е да се разбере процесът и способността за превръщане на тази визия в конкретни разпоредби във вашите програмни документи. Само по този начин можете да осигурите необходимите средства от ЕС, за да превърнете плановете си в реалност.

По-долу очертаваме процеса, като започнем от регламентите на ЕС и стигнем до конкретните инвестиции. Първо, представяме най-важната информация за новите регламенти за ЕФРР и Кохезионния фонд. След това правим преглед на структурата на програмните документи, в които държавите-членки и регионите заявяват как желаят да изразходват средства от европейските фондове.

НАКРАТКО



30%

Минимален дял от Европейския фонд за регионално развитие, който трябва да бъде инвестиран в цели в областта на климата



2 041 милиарда

Очакван размер на средствата, разпределени за велосипеден транспорт в оперативните програми за периода 2014–2020 г. (в евро)

6.1. Преразглеждане на съответните регламенти на ЕС

Регламенти за общоприложимите разпоредби

Според Европейската комисия разпокъсаността на правилата, уреждащи различните фондове на ЕС, изпълнявани в партньорство с държавите-членки, е усложнила прекомерно работата на органите, управляващи програмите, и е обезкуражила предприятията и предприемачите да кандидатстват за различни източници на финансиране от ЕС.¹⁹ Това

¹⁹ Регламент за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“.

накара Комисията да разработи общата регулаторна рамка, обхващаща най-важните фондове на ЕС. Новият регламент се нарича Регламент за определяне на общоприложими разпоредби за ЕФРР, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите.

Особено важно е, че POP определя коефициента за изчисляване на подкрепата за целите, свързани с изменението на климата и околната среда. Инвестициите във велосипедния транспорт са 100 % в съответствие с тези две цели. Коефициентите се използват от ЕК за проследяване на напредъка на държавите-членки по отношение на изпълнението на задълженията по Зеления пакт.

Регламент относно ЕФРР и Кохезионния фонд

Важно е да се отбележи, че в новия регламент относно ЕФРР и Кохезионния фонд се посочва, че поне 30 % от ЕФРР и 37 % от Кохезионния фонд трябва да бъдат предназначение за цели, свързани с климата.

Освен това в регламента се определят пет нови цели на политиката (ЦП) за средствата от ЕФРР:

- 🚲 По-интелигентна Европа, посредством иновации, цифровизация, индустриални промени и подкрепа за малките и средните предприятия (ЦП 1), която включва:
 - (i) засилване на капацитета за научни изследвания и иновации и на въвеждането на модерни технологии;
 - (ii) усвояване на ползите от цифровизацията за гражданите, дружествата и правителствата;
 - (iii) засилване на растежа и конкурентоспособността на МСП и
 - (iv) развитие на умения за интелигентно специализиране, промишлен преход и предприемачество;
- 🌿 по-зелена, нисковъглеродна Европа, инвестираща в енергиен преход, възобновяеми енергийни източници и борба с изменението на климата (ЦП 2), което включва:
 - (i) насърчаване на мерките за енергийна ефективност;
 - (ii) развиване на възобновяемите енергийни източници;
 - (iii) развиване на интелигентни енергийни системи и мрежи, и съхранение на електроенергия;
 - (iv) насърчаване на адаптирането към изменението на климата, на предотвратяването и управлението на риска;
 - (v) насърчаване на устойчивото управление на водите;
 - (vi) насърчаване на прехода към кръгова икономика;
 - (vii) засилване на биоразнообразието, „зелената“ инфраструктура в градската среда, както и намаляване на замърсяването;
- 🚲 по-добре свързана Европа, посредством стратегически транспортни и цифрови комуникационни мрежи (ЦП 3), която включва:
 - (i) подобряване на цифровата свързаност;
 - (ii) развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T;
 - (iii) развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална мобилност на национално, регионално и местно равнище, включително по-добър достъп до TEN-T и трансгранична мобилност;
 - (iv) насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност;

фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите. Разписание на европейските законодателни актове, достъпно на адрес: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-new-boost-for-jobs-growth-and-investment/file-mff-common-provisions-regulation>.

- 🚲 по-социална Европа, която ще оказва подкрепа за качествени работни места, образование, умения, социално приобщаване и равен достъп до здравни грижи (ЦП 4), което включва:
 - (i) повишаване на ефективността на пазарите на труда и достъпа до качествена заетост чрез развитието на социалните иновации и инфраструктура;
 - (ii) подобряване на достъпа до приобщаващи и качествени услуги в областта на образованието, обучението и ученето през целия живот чрез развитие на инфраструктурата;
 - (iii) повишаване на социално-икономическата интеграция на маргинализираните общности, мигрантите и групите в неравностойно положение чрез интегрирани мерки, включително жилищно настаняване и социални услуги;
 - (iv) гарантиране на равен достъп до здравеопазване чрез развитие на инфраструктурата, включително първичните здравни грижи;
- 🚲 и Европа по-близо до гражданите, която ще подкрепя местните стратегии за развитие и устойчиво градско развитие в целия Европейски съюз (ЦП 5), което включва:
 - (i) насърчаване на интегрираното социално, икономическо и екологично развитие, културното наследство и сигурността в градските райони;
 - (ii) насърчаване на интегрираното социално, икономическо и екологично развитие на местно равнище, културното наследство и сигурността, включително за селските и крайбрежните райони — посредством водено от общностите местно развитие.

Съгласно регламента държавите-членки трябва да разпределят между 35 % и 85 % (в зависимост от размера на брутния национален доход) от техните общи ресурси по ЕФРР по приоритетите, различни от техническа помощ за прилагането на ЦП 1 и ЦП 2, и най-малко между 30 % и 60 % за ЦП 1. Следователно е ясно, че включването на планираната инвестиция в един от тези приоритети създава по-добри възможности за получаване на необходимото финансиране.

Въпреки че Европейската комисия предложи в ЦП 3 да се включат инвестиции за насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност, Европейският парламент и Европейският съвет предложиха изменение, съгласно което тази подцел следва да бъде преместена в ЦП 2. Това би могло да доведе до значително повече инвестиции в тази област. През следващите седмици следва да разберем дали изменението е прието.

Следва също така да се отбележи, че Приложение I към Регламента относно ЕФРР включва специална велосипедна инфраструктура, която се подпомага, като един от показателите за крайния продукт и броя на годишните ползватели на специалната велосипедна инфраструктура като показател за резултатите за ЕФРР.²⁰

6.2. Преглед на програмните документи

От всички програмни документи най-важното е споразумението за партньорство. Споразуменията за партньорство (СП) се договарят и подписват между Европейската комисия и държавите-членки на ЕС. Това са стратегически планове, които очертават целите и инвестиционните приоритети на всяка държава и определят използването на финансирането по петте европейски структурни и инвестиционни фонда.

Въз основа на споразуменията за партньорство, договорени и подписани между Европейската комисия и всяка държава-членка, министерствата или регионите работят по оперативни програми. Това са подробни планове, в които лицата,

²⁰ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд (COM (2018) 372 окончателен), Приложение, достъпно на адрес: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

отговорни за вземането на решения, определят как ще бъдат изразходвани средствата от европейските фондове по време на програмния период. Те могат да бъдат изготвени за определен регион или за общонационална тематична цел (напр. околна среда). За целта „Европейско териториално сътрудничество“ се изготвят трансгранични или междурегионални оперативни програми. С други думи оперативните програми разделят общите стратегически цели, договорени в споразумението за партньорство, на инвестиционни приоритети, конкретни цели и допълнителни конкретни действия. Еквивалентът на оперативните програми за Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони са програми за развитие на селските райони.

Графиката на следващата страница илюстрира този процес като пример за ЕФРР:

Регламент относно Европейския фонд за регионално развитие

Правен акт, съдържащ условия и определящ цели за финансова подкрепа за развитието и структурното приспособяване на регионалните икономики.



27 споразумения за партньорство

Финансовите договори на всяка държава-членка с Европейския съюз.



200+ оперативни програми / програми за развитие на селските райони

Превръщането на общите цели, определени в споразумението за партньорство, в конкретни тематични или регионални политики. Решението относно броя и вида на програмите се взема самостоятелно от всяка държава-членка.



Хиляди покани за представяне на проекти

Покани за изпълнители за изпълнението на целите на оперативните програми или програмите за развитие на селските райони.

ЕВРОПЕЙСКИ СРЕДСТВА, НАЛИЧНИ ЗА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ ПО ВРЕМЕ НА ФИНАНСОВАТА ПЕРСПЕКТИВА ЗА 2014–2020 г.

В графиката по-долу можете да видите приблизително колко средства от ЕС са били на разположение за велосипедния транспорт във всяка държава-членка в изданието на бюджета на ЕС за периода 2014–2020 г., според анализа на ECF на повече от 200 оперативни програми. Анализът на ECF също така сочи, че изричното позоваване на целите на велосипедния транспорт в програмните документи е най-добрата гаранция за осигуряване на необходимите ресурси за инвестиции, свързани с велосипедния транспорт.

Държава	Очакван размер на наличното финансиране (в милиони евро) въз основа на:			Обща сума
	Изрично позоваване	Имплицитно позоваване	Косвено позоваване	
Австрия	0,0	2,6	0,0	2,6
Белгия	11,4	0,0	0,0	11,4
България	40,0	85,7	4,6	130,3
Хърватия	0,0	30,0	0,0	30,0
Кипър	0,0	7,0	0,0	7,0
Чешка република	20,0	0,0	5,0	25,0
Дания	0,0	0,0	0,0	0,0
Естония	20,0	0,0	0,0	20,0
Финландия	0,0	6,0	0,0	6,0
Франция	196,8	25,2	22,3	244,4
Германия	123,4	6,2	1,8	131,4
Гърция	5,5	18,7	7,0	31,2
Унгария	106,7	15,0	30,0	151,7
Ирландия	0,0	1,0	0,0	1,0
Италия	44,5	12,0	31,5	88,0
Латвия	0,0	15,0	0,0	15,0
Литва	0,0	10,0	2,0	12,0
Люксембург	2,5	0,0	0,0	2,5
Малта	0,0	3,2	0,0	3,2
Полша	403,7	0,0	0,0	403,7
Португалия	6,0	9,5	0,0	15,5
Румъния	25,0	0,0	46,0	71,0
Словакия	28,7	0,0	0,0	28,7
Словения	20,0	0,0	0,0	20,0
Испания	135,5	96,2	15,7	247,4
Швеция	8,0	0,2	0,0	8,2
Нидерландия	0,0	0,3	0,0	0,3
Обединеното кралство	16,7	5,3	1,9	23,8
Обобщение	1 324,8	408,1	308,3	2 041,2

Таблица 3: Очакван размер на средствата, отпуснати за велосипеден транспорт в оперативните програми²¹

Позовавания на велосипедния транспорт в програмните документи

Изрично позоваване – Сред допустимите действия са изброени „Колоездене, велосипед, велосипедна инфраструктура, велосипедна промишленост“. В най-добрите случаи оперативните програми включват дори специален фонд за колоездене и/или очакваните резултати включват колоезденето.

Пример: „Изпълнение на проекти, свързани с изграждането на линейна инфраструктура за велосипеден транспорт“

²¹ Колоездене за развитие с помощта на европейските фондове, ECF, м. декември 2014 г., стр. 12, достъпно на адрес: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/150626-Cycling-for-Growth-Using-European-Funds-for-Cycling_low-res.pdf.

Имплицитно позоваване – Мерките, свързани с велосипедния транспорт, са допустими в различни раздели, като например „устойчив транспорт / мобилност, екологосъобразна инфраструктура, екологични превозни средства, екологосъобразна мобилност, градски транспорт, устойчиви (транспортни) видове, мултимодалност, устойчив туризъм“.

Примери: „Инфраструктура за екологосъобразен градски транспорт и насърчаване“

Косвено позоваване – Обхваща ситуации, при които се споменават по-широки теми, като например „сухопътен транспорт, пътища, туризъм, развитие на МСП, обучение и кампания, автомобилна промишленост“.

Пример: „Инвестиции за достъпността до местното културно наследство, което допринася за валоризацията на местното културно наследство, за насърчаване на селския туризъм“.

6.3. Инвестиционни нужди

Освен процеса от регламента на ЕС чрез споразумение за партньорство и оперативни програми до конкретни покани, е важно също така да се разработят конкретни проекти, които могат да бъдат представени в отговор на съответните покани на управляващите органи.

За целта трябва да разберете вашите инвестиционни нужди. Каква е вашата амбиция за използване на велосипедния транспорт и какво е необходимо, за да я увеличите съответно за определен период от време? С каква инфраструктура разполагате и къде са липсващите връзки и пропуски във вашата мрежа? И кой ще плати за това? Анализът на вашите инвестиционни нужди е от решаващо значение за съгласуване на амбициите за увеличаване на използването на велосипедния транспорт с необходимите ресурси и следва да бъде отправна точка за разработването на индивидуални проекти.

В окончателния национален план в областта на енергетиката и климата Австрия си постави за цел увеличаване на дела на велосипедния транспорт в различните видове транспорт от 7 % на 15 %. За тази цел публичните власти ще трябва да инвестират 2,2 милиарда евро във велосипедния транспорт за периода 2021–2030 г., предимно в инфраструктура, като 20 % от инвестициите ще бъдат финансирани от националното правителство, а останалите 80 % — от регионалните и местните власти. Инвестициите на ЕС биха могли да допринесат за това.

6.4. Програмни документи и национални стратегии за колоездене

Все по-голям брой европейски държави са въвели и прилагат национални стратегии за колоезденето. Повечето от тези национални стратегии и/или планове за действие определят ясни дейности и точни цели за развитието на велосипедния транспорт на национално равнище.

На първо място, националните стратегии за велосипедния транспорт позволяват на националните правителства да определят ясна рамка за развитието на колоезденето в своите държави. По този начин те могат да изпратят сигнал на регионалните и местните власти, че колоезденето е важно и че то следва да бъде взето предвид в публичните политики. Рамката, определена от националните стратегии за колоездене, в идеалния случай се отнася до координирането на политиките в областта на велосипедния транспорт (вертикално и хоризонтално между държавните органи), обмена на добри практики, изграждането на капацитет за местните и регионалните власти, съфинансирането на инвестициите във

велосипедната инфраструктура и финансирането на пилотни проекти, научни изследвания и кампании за повишаване на осведомеността.

В допълнение към общата рамка за развитието на велосипедния транспорт, националните стратегии за колоезденето позволяват приемането на нови законодателни и фискални рамки на национално равнище. Особено важни области са кодексът за движение по пътищата, данъчните ставки и фискалните стимули за пътуване с велосипед до/от работното място. И накрая, националните стратегии за колоезденето също са средство за стимулиране на динамиката на национално равнище и в различни области, свързани с велосипедния транспорт, като например велосипедния туризъм, интермодалността, образованието или физическата активност. Определянето на ясни цели, по-специално по отношение на дела на видовете транспорт, позволява на националните власти да мобилизират различните заинтересовани страни, участващи в популяризирането на велосипедния транспорт.

Нашият анализ показва, че наличието на добра национална или регионална стратегия за колоезденето и използването ѝ в процеса на създаване на програмни документи е един от факторите, които повишават ефективността на държавите при кандидатстването за средства от ЕС за инвестиции в колоезденето. Първо, стратегиите за велосипеден транспорт често включват специфични инвестиционни нужди и проекти, които лесно могат да бъдат прехвърлени в програмните документи. Второ, те показват на европейските служители, че планираните инвестиции не са изолирани случайни идеи, а са част от по-мощна стратегия, чиито етапи и крайни ползи са ясни за лицата, отговорни за вземането на решения на национално равнище. Трето, те гарантират, че изпълняваните проекти ще допринесат реално за дългосрочните цели на държавите и регионите.

Поради всички тези причини винаги препоръчваме на националните власти да разработят своите стратегии за велосипеден транспорт и да ги използват при изготвянето на своите споразумения за партньорство и оперативни програми. Същото може да се каже и за други стратегически документи като планове за устойчива мобилност, планове за интегрирани териториални инвестиции и др.

Испанският регион Андалусия — един от основните бенефициенти на средства от ЕС за развитието на велосипедната инфраструктура (близо 31 478 725,00 евро) — подкрепи заявлението си за средства от ЕФРР за инвестиции във велосипедния транспорт, като посочи в оперативната си програма, че „тези действия са включени в плана за велосипеден транспорт в Андалусия за периода 2014–2020 г., мрежата EuroVelo и в съответните планове за устойчива мобилност, одобрени за столичния район, и предвиждат автономни, столични и градски мрежи за велосипедни алеи. По същия начин тези действия са част от енергийната стратегия на Андалусия за 2020 г.²²



7. Добри практики и големи идеи

А. ИНВЕСТИЦИИ ВЪВ ВЕЛОСИПЕДЕН ТРАНСПОРТ

Най-добрият начин да се види как европейските фондове могат да бъдат използвани за големи инвестиции във велосипеден транспорт е да се разгледат някои примери за добри практики. Благодарение на подкрепата на ЕФРР бяха осъществени хиляди вдъхновяващи велосипедни проекта в цяла Европа. В следващия раздел е предоставено подробно описание на три такива проекта и кратко описание на някои други инвестиции. Нашите примери идват от различни европейски държави, имат различен мащаб и изискват различни по размер средства. Всички те обаче допринесоха за постигането на икономическите и климатичните цели на своите региони.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ НА ЕСФ

Ако желаете да споделите с нас примера за успешен проект за велосипеден транспорт от вашия регион и искате да го популяризирате в цяла Европа – не се колебайте да се свържете с нас! Ще се радваме да разпространим знанията за инвестициите в добри практики.

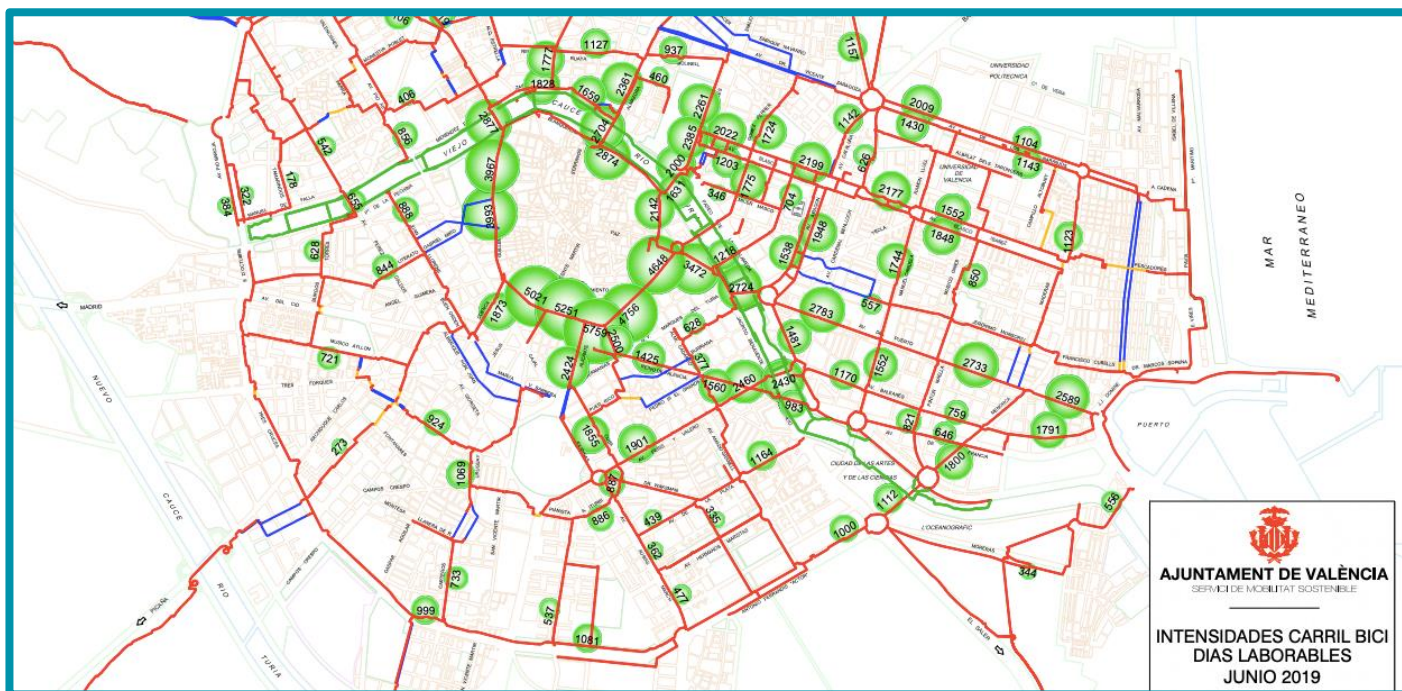
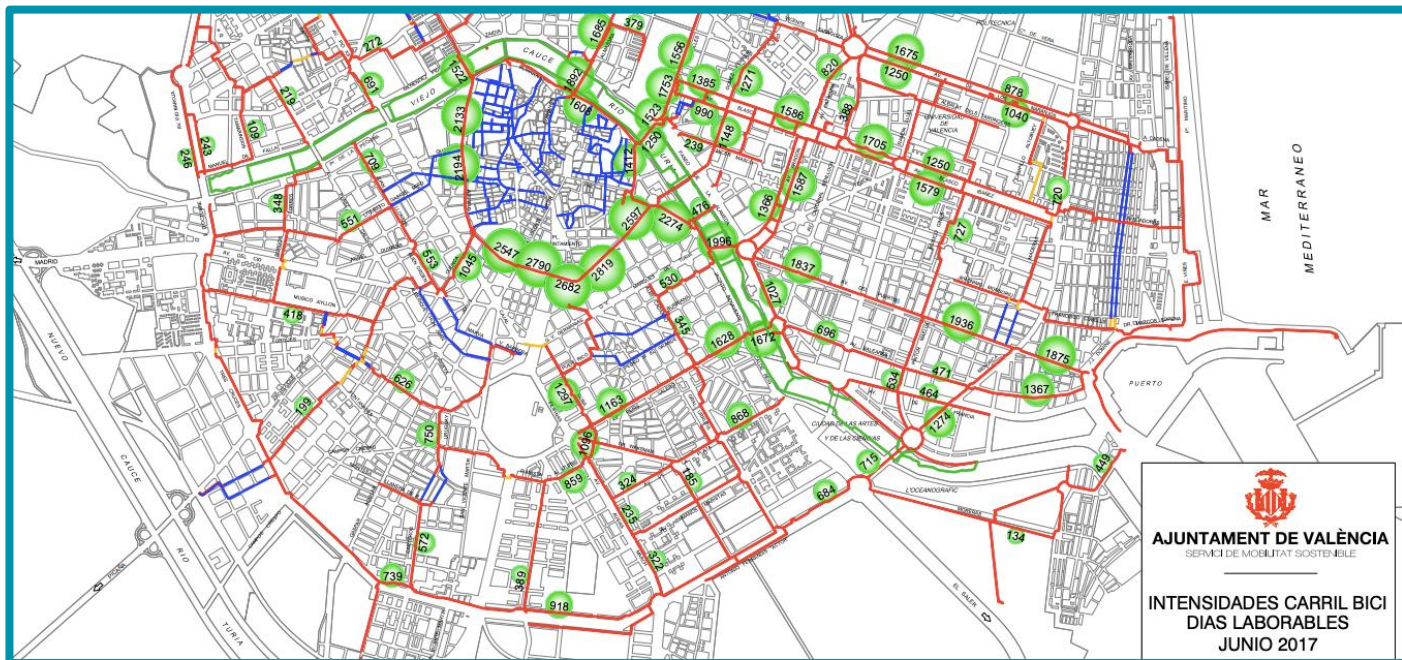
7.1. Градски транспорт: Велосипедна инфраструктура на Валенсия (Испания)

Опитът на много средиземноморски градове показва, че осигуряването на велосипедна инфраструктура в центъра на града е чудесно решение за много проблеми, които измъчват европейските мегаполиси, по-специално задръстванията по пътищата. Изграждането на гъста мрежа от различни алеи в цялата градска структура на Валенсия доведе до увеличаване на броя на ежедневните велосипедисти и до значително намаляване на моторизирания трафик.

Сложно е да се установи пряка причинно-следствена връзка. Въпреки това, растежът и отличното използване на велоалеите във Валенсия съвпада с продължаващото намаляване на обема на автомобилите, циркулиращи през центъра на града.

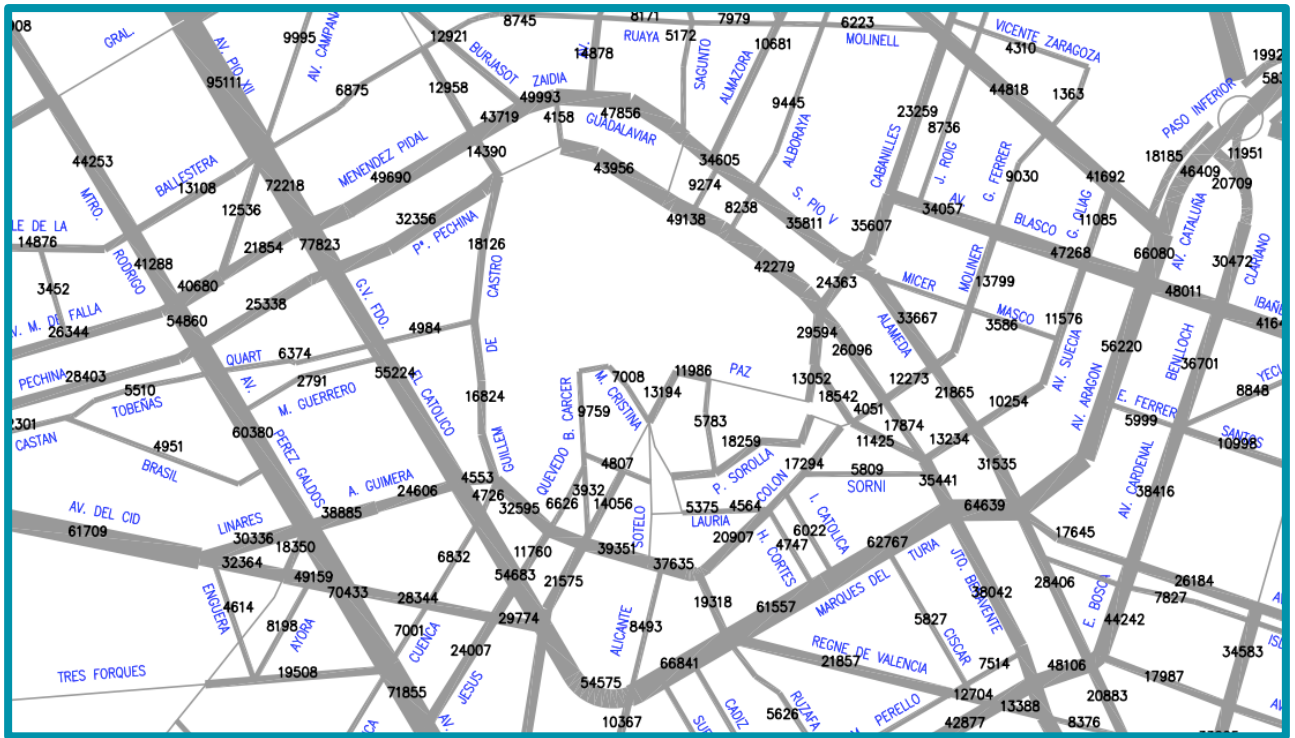
Дебатът относно полезността на велосипедните ленти в градските центрове вече се провежда в много европейски мегаполиси. Примерът с Валенсия изглежда дава решаващ отговор: Ако се изградят велосипедни алеи, хората ги използват.²³

²³ Mohorte, Valencia ha logrado multiplicar su número de ciclistas. ¿Su receta? Simple: poner carriles bici. "Magnet", 15 ноември 2018 г., достъпно на адрес: <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/valencia-ha-logrado-multiplicar-su-numero-ciclistas-su-receta-simple-poner-carriles-bici>

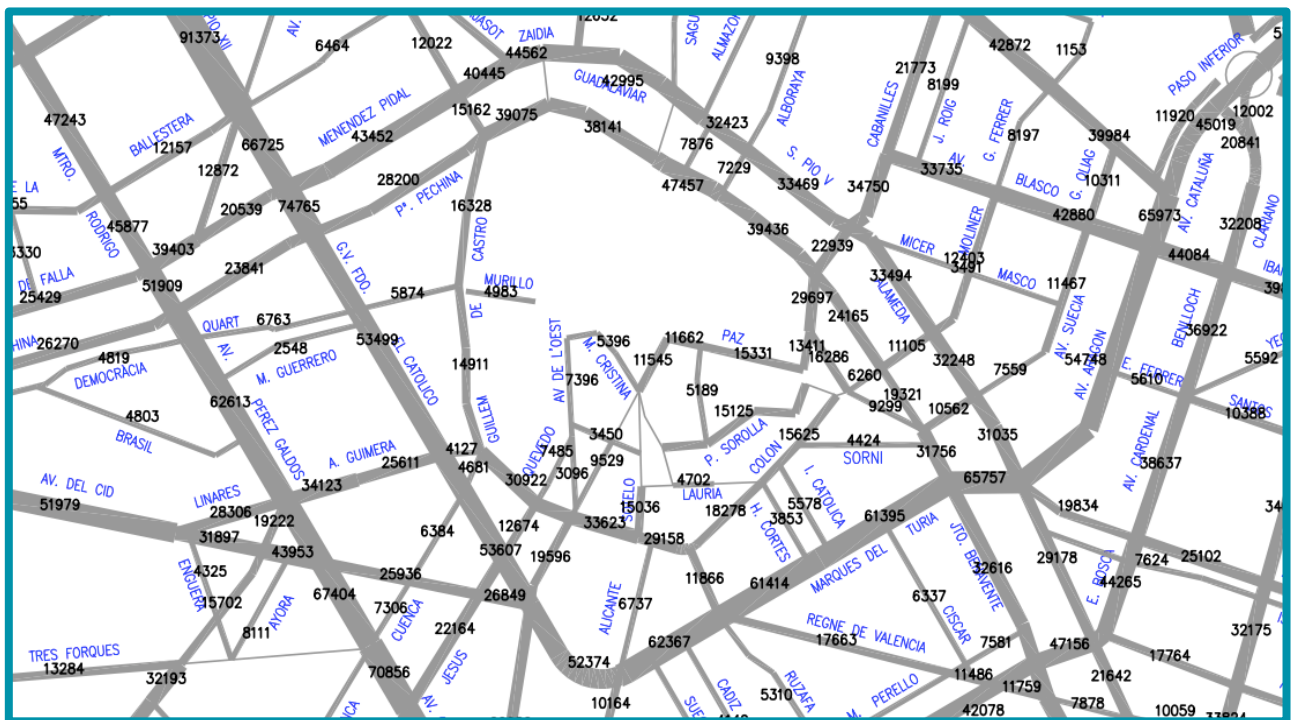


Само за две години, след като средствата от ЕС бяха използвани за изграждане на велосипедна инфраструктура в центъра на Валенсия, броят на велосипедистите се удвои (изображението по-горе). В същото време анализът на автомобилния трафик показва, че броят на моторните превозни средства по пътищата е намалял с почти същата стойност, тъй като броят на велосипедистите се е увеличил (вж. следващата страница).²⁴

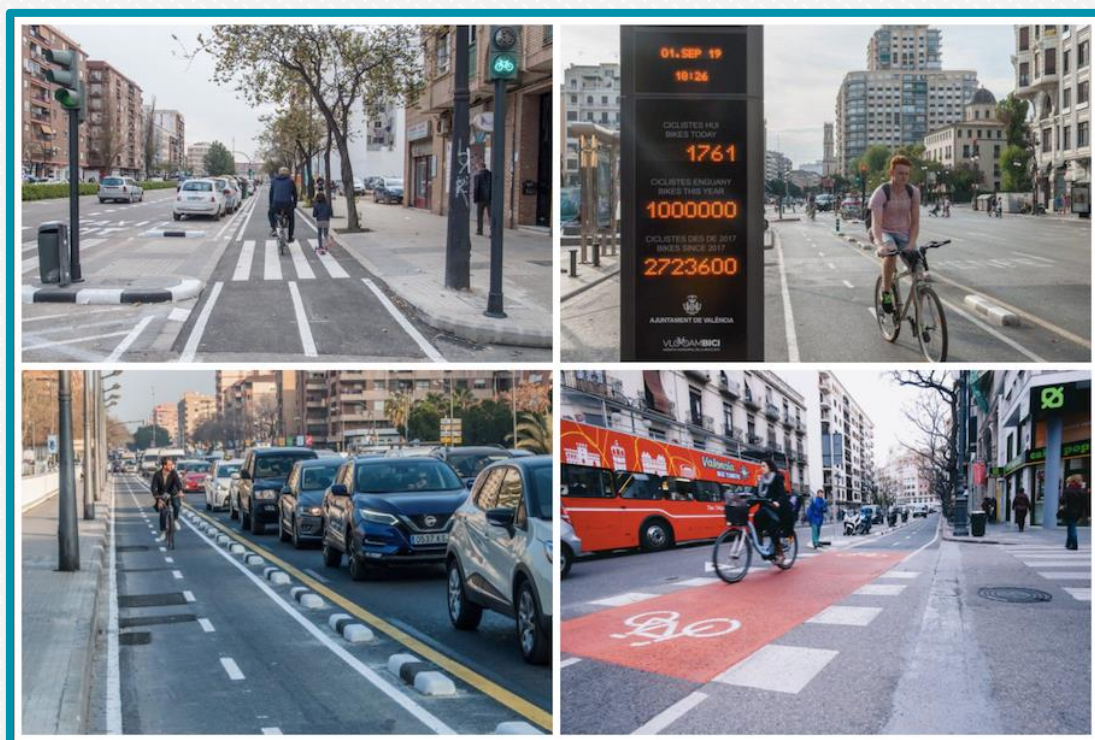
²⁴ Данните са достъпни на адрес: <http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/fCategoriaVista?readForm&Vista=vCategoriaDescargas&Categoria=Sincat&titulo=Descargas&lang=1&nivel=7&expand=1&bdorigen=&idApoy>.



1 - юни 2017 г.



2 - юни 2019 г.



ФОНДОВЕ НА ЕС В ДЕЙСТВИЕ

ИНВЕСТИЦИОННИ ПРИОРИТЕТИ НА РЕГЛАМЕНТА ОТНОСНО ЕФРР

- 🚲 **Насърчаване на прехода към нисковъглеродна икономика във всички сектори**
- 🚲 **Съхраняване и опазване на околната среда и насърчаване на ресурсната ефективност**

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „COMUNIDAD VALENCIANA“ 2014–2020 г., примерни инвестиции с размер на отпуснатите средства

Изграждане на велоалея на авеню Constitución-Ronda Nord

ЕФРР	ОБЩА СУМА
80 642 евро	161 284 евро

Изграждане на велоалея Avenida Maestro Rodrigo

ЕФРР	ОБЩА СУМА
143 136 евро	286 273 евро

Изграждане на велоалея Manuel Candela-Tomás de Montaña

ЕФРР	ОБЩА СУМА
221 264 евро	442 529 евро

Изграждане на велоалея Sancho Tello-Jerónimo Monsoriu

ЕФРР	ОБЩА СУМА
71 621 евро	143 243 евро

7.2. Провинциална мрежа от туристически маршрути: Velo Małopolska (Полша)

Velo Małopolska е мрежа от висококачествени велосипедни маршрути, които се простират през цялата провинция, за да покажат на туристите голямото природно и културно наследство на Малополска област.

Маршрутът по река Висла (който е с дължина 232 км в региона) формира гръбнака на мрежата. Крайречните велоалеи са все по-популярни както сред велосипедистите, така и сред по-малко опитните туристи. Почти плоският профил на маршрутите, изобилието от исторически паметници в близост до реките и самата природа превръщат крайречните маршрути в идеален туристически продукт. Създателите на Velo Vistula са се погрижили посетителите да могат да се насладят на всичко това, пътувайки покрай реката.

Над 200 километра планински изгледи се предлагат по друг велосипеден маршрут в мрежата, VeloDunajec. Построен в съответствие с европейските стандарти, той има ясна маркировка и множество обслужващи точки. Пресича живописните райони на долина Дунаец, с изглед към няколко планински вериги: Татрите, планината Горце, Бескиди и Пиенини. Другите маршрути в мрежата са, наред с други, VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura и VeloMetropolis, като всеки от тях изследва друга част от богатото наследство на региона. Местното управление е осигурило всички маршрути да отговарят на стандартите на EuroVelo, благодарение на което VeloNatura вече е част от маршрута EuroVelo 11 Източна Европа, а VeloMetropolis е участък от маршрута EuroVelo4 Централна Европа.

Другите маршрути в мрежата са, наред с други, VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura и VeloMetropolis, като всеки от тях изследва друга част от богатото наследство на региона. Местното управление е осигурило всички маршрути да отговарят на стандартите на EuroVelo, благодарение на което VeloNatura вече е част от маршрута **EuroVelo 11 Източна Европа**, а VeloMetropolis е участък от маршрута **EuroVelo 4 Централна Европа**.



КАКВИ СА ПОЛЗИТЕ?

Две неща превръщат VeloMałopolska в отличен пример за мащабни инвестиции във велосипеден транспорт. Първо, мащабът на Małopolska в километри е 2–3 пъти по-дълъг от повечето други проекти от този вид. Според местните власти

това централизирано планиране и изразходване на средства за голяма мрежа са довели до значителни икономии на разходи, както и до гарантиране, че маршрутите и табелите са направени по единни стандарти.

Второ, регионът е осигурил велосипедната инфраструктура да бъде интегрирана с железопътната мрежа, което позволява на туристите да се движат свободно между участъците от маршрута и да се връщат удобно до началната точка след края на пътуването. Тази особеност прави VeloMałopolska отличен пример за мултимодално планиране.

Въпреки че изграждането на маршрутите все още не е завършено, местните власти вече изпитват ползата от велосипедната мрежа за своите общности. По маршрута се изграждат стоянки за отдаване под наем на велосипеди и ресторанти, предлага се и туристическа оферта, профилирана за велосипедисти, като пресичане или рафтинг по реката с велосипеди.



ФОНДОВЕ НА ЕС В ДЕЙСТВИЕ

ИНВЕСТИЦИОННИ ПРИОРИТЕТИ НА РЕГЛАМЕНТА ОТНОСНО ЕФРР

- 🚲 Насърчаване на прехода към нисковъглеродна икономика във всички сектори

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „Małopolska“ 2014–2020 г.

Размер на средствата

Цифрите по-долу показват размера на разходите за м. септември 2020 г. Тъй като изграждането на мрежата все още продължава, се предвижда, че както размерът на получените средства, така и изразходваните средства ще бъдат в крайна сметка с близо 70 % по-високи от посочените по-долу.

ЕФРР

19 289 000 евро

ОБЩА СУМА

29 164 456 евро

7.3. Крайградски велосипедни връзки: Fietsnelwegen (Белгия)

Потенциалът на велосипедния транспорт не се ограничава до къси участъци. Велосипедните магистрали отвеждат велосипедистите бързо, безопасно и удобно на по-дълги разстояния до мястото, където трябва да бъдат. Фландрия разработва 110 от тези маршрути, които заедно покриват мрежа от 2 400 километра! От 110-те маршрута 61 вече се използват.

Велосипедната магистрала е продукт за мобилност, който съчетава различни видове инфраструктура, като велосипедни писти или велосипедни улици, за да осигури висококачествена функционална връзка с велосипед. Като гръбнак на велосипедната мрежа, тя свързва градове и/или предградия, жилищни райони и основни (работни) места.

Приоритет е всеки велосипедист да пътува бързо и безопасно до крайната си дестинация. Характеристиките на велосипедната магистрала включват: ограничен брой спирания, велосипедисти с приоритет, където е възможно, широка и удобна повърхност и линеен дизайн, наред с другото. Особено в съчетание с нарастващия брой електрически велосипеди, иновациите във велосипедните магистрали са ефективен начин за извеждане на пътниците от техните автомобили.

Според Том Деан, заместник по въпросите на мобилността във Фламандски Брабант, популярността на велосипедните магистрали нараства бързо по време на пандемията от коронавирус. Въпреки че пътуванията до и от работното място са намалели, броят на велосипедистите не е намалял, тъй като експертите са съветвали всички, които работят от дома си, да спортуват редовно. „През последните седмици регистрирахме почти двоен брой велосипедисти в някои пунктове за преброяване. Типичните сутрешни и вечерни пикови часове изчезнаха от графиката, а в ранните следобедни часове се появи пик на колоезденето”- добави г-н Деан.²⁵ Този пример подкрепя тезата, че колоезденето е сред наистина ефективните инструменти в борбата срещу пандемията.



КАКВИ СА ПОЛЗИТЕ?

²⁵ Corona zorgt voor verdubbeling fietsers op fietsnelwegen, Vlaams-Brabant PERS, 18 май 2020 г., достъпно на адрес: <https://pers.vlaamsbrabant.be/corona-zorgt-voor-verdubbeling-fietsers-op-fietsnelwegen>.

Проучване, възложено от Фламандския институт за технологични изследвания (VITO), показва съотношение между разходите и ползите на велосипедните магистрали в размер на 1:2–14. Изследователите разгледаха разходите за строителство, броя на ползвателите, външните разходи, свързани със замърсяването на въздуха и пътнотранспортните произшествия, положителното въздействие на физическата активност върху здравето (по-малък риск от рак, диабет, депресия и деменция) и произтичащото от това намаляване на разходите за здравеопазване, при приета 20-годишна продължителност на експлоатацията за всяка велосипедна магистрала.



Заключението им е недвусмислено: велосипедните магистрали се изплащат двукратно в икономии от разходи за здравни грижи и икономически разходи: „Дори и при най-неблагоприятния сценарий (при който само 600 велосипедисти използват велосипедната магистрала всеки ден), ползите от спестените разходи за здравеопазване са два пъти повече от разходите за строителство. При благоприятен сценарий (при който 4 400 велосипедисти ежедневно използват велосипедната магистрала) печалбата е дори от десет до четиринадесет пъти по-голяма от инвестицията. Дори ако моделът предполага, че велосипедистите не са били автомобилисти преди това (и така те не причиняват по-малко емисии на CO2 или по-малко задръствания), печалбата остава по-голяма от разходите”.

ФОНДОВЕ НА ЕС В ДЕЙСТВИЕ

ИНВЕСТИЦИОННИ ПРИОРИТЕТИ НА РЕГЛАМЕНТА ОТНОСНО ЕФРР

🚲 Насърчаване на прехода към нисковъглеродна икономика във всички сектори

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „Vlaanderen“ 2014–2020 г.

ПРИМЕРНИ ИНВЕСТИЦИИ С РАЗМЕР НА ОТПУСНАТИТЕ СРЕДСТВА:

В момента са налице 1 406 км от планираните 2 400 км или 58 % от велосипедната мрежа, отчасти благодарение на инвестициите от ЕФРР

F105: Мост за велосипеди над Kempisch Kanaal, Херенталс (3)

ЕФРР:

632 000 евро

ОБЩА СУМА:

3 091 211 евро

F7: Мост за велосипеди над Volhardingslaan N35, Дайнзе (1)

ЕФРР:

774 400 евро

ОБЩА СУМА:

1 936 000 евро

F24: Тунел за велосипеди Tiencesteenweg, Льовен (2)

ЕФРР:

660 000 евро

ОБЩА СУМА:

4 000 000 евро



Планирани инвестиции (1), в процес на изграждане (2) и готови да посрещнат велосипедисти (3)

ДРУГИ ПРИМЕРИ

Повече информация за проектите по-горе, както и допълнителни примери за инвестиции във велосипеден транспорт, финансирани чрез ЕФРР, можете да намерите на нашия уебсайт:

ecf.com/what-we-do/european-funding/eu-funds-observatory-cycling/best-practice-examples

8. Добри практики и големи идеи

Б. ПРОГРАМНИ ДОКУМЕНТИ

Тази част от ръководството ще бъдат открити примери за формулировки на разпоредби в подкрепа на колоезденето, използвани от избрани държави-членки в техните предишни програмни документи. За ваше удобство разделихме примерите на две основни категории: 1) споразумения за партньорство и 2) оперативни или регионални програми за развитие.

Разгледайте тази колекция като вдъхновение и не се колебайте да включите още по-обширни и амбициозни цели за насърчаване на колоезденето във вашите програмни документи.

8.1. Програмни документи и национални стратегии за колоездене

А. Диагностика

По-долу представяме няколко примера за диагностични констатации — необходима част от споразумението за партньорство (СП), което оправдава инвестициите в активната мобилност. Не забравяйте, че специфичните за отделните държави доклади, които разгледахме в раздел 5.1. от настоящото ръководство, са един от най-добрите източници на информация за изготвянето на диагностичната част от споразумението за партньорство.

🚲 Каква част от замърсяването във вашата страна / регион се дължи на транспорта?

- „Градският транспорт е основен източник на емисии на замърсители в Полша“.²⁶
- „През 2011 г. най-голям принос за емисиите на парникови газове в Хърватия има секторът на енергетиката и транспортният сектор, следвани от селското стопанство“.²⁷
- „Основният сектор, в който Словашката република досега не е успяла да стабилизира растежа на значителен обем емисии на парникови газове, е секторът на автомобилния транспорт поради разрастването на индивидуалния автомобилен транспорт, остарелия обществен транспорт и недостатъчното използване на немоторизиран транспорт, особено на велосипеден транспорт. От 1990 г. насам делът на емисиите от транспорта в общите емисии се е увеличил с 11,5 %.“²⁸

🚲 Какъв дял от енергията консумира?

- „Транспортният сектор е най-големият потребител с 39,8 % от общото крайно потребление на енергия, главно на основата на петролни продукти, което е определящ фактор за високата енергийна зависимост на национално равнище“.²⁹ (Испания)

²⁶ Програмиране на финансовата перспектива за периода 2014–2020 г. — Споразумение за партньорство, стр. 28, достъпно на адрес: https://www.pois.gov.pl/media/9498/Partnership_Agreement.pdf

²⁷ Споразумение за партньорство. Република Хърватия, стр. 16, достъпно на адрес: https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/EU%20fondovi/HR_PA_FINAL_ADOPTED_30_10_2014.pdf

²⁸ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, стр. 48, достъпно на адрес: <https://www.ia.gov.sk/data/files/partnerska-dohoda.pdf>

²⁹ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, стр. 101, достъпно на адрес: https://www.dgfc.sepg.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp1420/pa/Documents/20190215_AA_Espa%C3%B1a_2014_2020_Vdef.pdf

- „Най-голям принос за крайното потребление на енергия по сектори са секторите на общото потребление, предимно домакинствата и услугите, включително инфраструктурата на публичния сектор, с дял от 43 %, и транспорта (34 %), докато секторът на промишлеността възлиза на 17 %“.³⁰ (Хърватия)

🚲 Какви други проблеми биха могли да бъдат преодоленни чрез насърчаване на колоезденето?

- „Индивидуалните задръствания по улиците водят до намаляване на скоростта на пътуванията“.³¹
- „Броят на ежедневно пътуващите до работното място [в Загреб] (оценявани на 80 000 работници плюс 20 000 други лица) оказва значителен натиск върху съществуващата инфраструктура и увеличава необходимостта от по-нататъшно развитие на сложна и устойчива градска транспортна система“.³²
- „Повишаване на разходите за транспорт на стоки и хора и постепенно влошаване на пътната инфраструктура“.³³
- „Недостатъчно качество на живот в градски и други жилищни райони“.³⁴

🚲 Какви са основните проблеми със съществуващата велосипедна инфраструктура?

- „[Съществува] незавършена мрежа от велосипедни алеи и велосипедни маршрути“.³⁵
- „Градската транспортна мрежа [в Сплит] от връзки между градските и крайградските райони съдържа пропуски, които ограничават както ежедневната употреба, така и развитието на туризма“.³⁶
- „[Съществуват] прекъсвания в националната схема за велосипедни маршрути и зелени пътища, включително седем европейски маршрута, която създава връзка между градските райони и селските райони. В допълнение към използването им от жителите от околността, тези велосипедни алеи се използват и от туристи, които генерират значителни икономически придобивки за териториите, през които преминават“.³⁷
- „Използването на велосипеди за нормални транспортни функции далеч не е достигнало своя потенциал. Дължината на велосипедните алеи в градовете е недостатъчна, отделните велосипедни маршрути често не са свързани и са с чести прекъсвания“.³⁸

Б. Приоритетни цели

По-долу можете да намерите примерните разпоредби в подкрепа на колоезденето, които избраните държави-членки са включили в своите споразумения за партньорство за периода 2014–2020 г. Можете да използвате подобна формулировка в собствените си програмни документи или да ги приспособите към вашите собствени нужди.

Както можете да видите, вашите приоритети могат да бъдат формулирани сравнително широко в споразуменията за партньорство. Въпреки това, колкото по-разнообразни са целите в подкрепа на колоезденето, които включвате в споразумението за партньорство, толкова по-лесно ще бъде за министерствата/регионите да проектират конкретни инвестиции в своите оперативни програми, програми за развитие на селските райони и покани за представяне на проекти. Опитът от предишните бюджети сочи, че държавите, които са въвели множество отделни препратки към различни области на инвестициите във велосипедния транспорт, напр. туризъм, транспорт, безопасност, интрамодалност и иновации, успяват да получат и изразходват най-много средства за мащабни инфраструктурни проекти.

³⁰ Споразумение за партньорство. Република Хърватия, стр. 16

³¹ Програмиране на финансовата перспектива за периода 2014–2020 г. — Споразумение за партньорство - Полша, стр. 28

³² Споразумение за партньорство. Република Хърватия, стр. 56

³³ Програмиране на финансовата перспектива за периода 2014–2020 г. — Споразумение за партньорство - Полша, стр. 28

³⁴ Пак там, стр. 49

³⁵ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, стр. 27

³⁶ Споразумение за партньорство. Република Хърватия, стр. 57

³⁷ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, стр. 63, достъпно на адрес: [180620-ap_france_vf.pdf](https://ec.europa.eu/eafsva/180620-ap_france_vf.pdf)

³⁸ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, стр. 27

🚲 Инвестиционен приоритет 1 — засилване на научноизследователската дейност, технологичното развитие и иновациите

Съгласно новия регламент относно ЕФРР, представените по-долу разпоредби могат да бъдат включени в цел на политиката 1: по-интелигентна Европа, посредством иновации, цифровизация, индустриални промени и подкрепа за малките и средните предприятия.

- „Насърчаване на модел на транспортна система, основан на устойчива мобилност; интегриране на транспортните системи и прилагане на нови, по-малко замърсяващи решения”.³⁹

🚲 Инвестиционен приоритет 4 – подпомагане на преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори

Съгласно новия регламент относно ЕФРР, представените по-долу разпоредби могат да бъдат включени в цел на политиката 2: по-зелена, нисковъглеродна Европа, инвестираща в енергиен преход, възобновяеми енергийни източници и борба с изменението на климата.

- „Създаване на планове за устойчив транспорт до училищата и работните места, прехвърляне, когато е възможно, към велосипеден транспорт и развитие на необходимата инфраструктура”.⁴⁰
- „Намаляване на емисиите от транспорта, включително използването на алтернативни горива като СПГ и електроенергия, и насърчаване на алтернативни видове транспорт, включително пешеходни и велосипедни превозни средства”.⁴¹
- „Подобряване на качеството на въздуха, по-специално чрез подкрепа за транспорт с ниски емисии и екологосъобразна мобилност (особено ходене пеш и колоездене)”.⁴²
- „Намаляване на емисиите на парникови газове в градските райони чрез прилагане на планове за устойчива градска мобилност (стратегии за ниски въглеродни емисии в малките градове), насърчаване на инвестициите в немоторизирана мобилност във всички градове на Румъния (колоездене и ходене пеш, възпиране на използването на лични автомобили)”.⁴³

🚲 Инвестиционен приоритет 6 – съхраняване и опазване на околната среда и насърчаване на ресурсната ефективност

Съгласно новия регламент относно ЕФРР, представените по-долу разпоредби могат да бъдат включени в цел на политиката 2: по-зелена, нисковъглеродна Европа, инвестираща в енергиен преход, възобновяеми енергийни източници и борба с изменението на климата

- „Развитие на устойчив и качествен туризъм”.⁴⁴
- „Използване на потенциала на туризма и свободното време в природните зони и развитие на екотуризма”.⁴⁵
- „Представяне на нови туристически продукти по конкретни теми (пешеходен туризъм, селски туризъм, особено агротуризъм, туризъм, свързан с индустриалното наследство, градски туризъм, туризъм, свързан със спомени) и новаторски туристически преживявания”.⁴⁶
- „Информиране на населението по въпроси, свързани с околната среда, и насърчаване на екологичната дейност на населението с цел стимулиране на обществения интерес за опазването на околната среда и

³⁹ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, стр. 75.

⁴⁰ Пак там, стр. 112.

⁴¹ Споразумение за партньорство за програмния период 2014–2020 г. Чешка република, стр. 95 и 98, достъпно на адрес: <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>

⁴² Accord de partenariat avec la France - 2014-20, стр. 55.

⁴³ Споразумение за партньорство с Румъния, стр. 179, достъпно на адрес: https://www.fonduri-ue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord_de_Parteneriat_2014-2020_EN.pdf

⁴⁴ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, стр. 134

⁴⁵ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, стр. 73

⁴⁶ Пак там, стр. 23

природата. За да се стимулира интересът към природата, е важно да се гарантира, че разходките сред природата нанасят възможно най-малко вреди на самата природа. Важно е също така да се изградят отделни обекти в държавните паркове - образователни пътеки за пешеходци и велосипедисти”.⁴⁷

🚲 **Инвестиционен приоритет 7 – насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет**

Съгласно новия регламент относно ЕФРР, представените по-долу разпоредби могат да бъдат включени в цел на политиката 3: по-добре свързана Европа, посредством стратегически транспортни и цифрови комуникационни мрежи (съгласно предложението на ЕК) или в цел на политиката 2: по-зелена, нисковъглеродна Европа, инвестираща в енергиен преход, възобновяеми енергийни източници и борба с изменението на климата (съгласно измененията, внесени от ЕП и Съвета).

- „Подпомагане на изграждането на велосипедни алеи и допълнителна инфраструктура, стимулиране на по-широкото използване на немоторизиран транспорт в градските райони, подкрепа за интермодалността (междусистемни връзки между обществения транспорт, индивидуалния автомобилен транспорт и велосипедния транспорт) и обменните станции (паркинги, заслони за велосипеди), подкрепа за изграждането на елементи и зони за успокояване на движението, както и безопасното разделяне на моторизирания и немоторизирания трафик”.⁴⁸
- „Приоритизиране на движението на пешеходци и велосипеди (включително чрез изграждането на велосипедни алеи), улесняване на мултимодалните пътувания (паркиране и возене, колоездене и возене), включително местоположението им на разумни места, ограничаване на движението на автомобили в центровете на градовете”.⁴⁹

🚲 **Инвестиционен приоритет 9 – насърчаване на социалното приобщаване, борба с бедността и всяка форма на дискриминация**

Съгласно новия регламент относно ЕФРР, представените по-долу разпоредби могат да бъдат включени в цел на политиката 3: по-добре свързана Европа, посредством стратегически транспортни и цифрови комуникационни мрежи (съгласно предложението на ЕК) или в цел на политиката 2: по-зелена, нисковъглеродна Европа, инвестираща в енергиен преход, възобновяеми енергийни източници и борба с изменението на климата (съгласно измененията, внесени от ЕП и Съвета).

- „Разработване на велосипедни алеи и велосипедни маршрути, използвани за транспорт до работното място, училище и услуги с цел подпомагане на устойчивата регионална и местна мобилност”.⁵⁰
- „Подобряване на достъпността и безопасността на транспорта за застаряващото общество”.⁵¹

8.2. Оперативни програми/ Програми за развитие на селските райони

Помнете:

⁴⁷ Република Литва. Споразумение за партньорство, стр. 90, достъпно на адрес:

http://www.esparama.lt/c/document_library/get_file?uuid=a7c44f87-a810-4175-8cdc-db95d668a1d0&groupId=19002

⁴⁸ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, стр. 27

⁴⁹ Програмиране на финансовата перспектива за периода 2014–2020 г. — Споразумение за партньорство - Полша, стр. 106

⁵⁰ Споразумение за партньорство за програмния период 2014–2020 г. Чешка република, стр. 56

⁵¹ Програмиране на финансовата перспектива за периода 2014–2020 г. — Споразумение за партньорство - Полша, стр. 227

- 🚲 Можете да включите в оперативната си програма смели планове за велосипеден транспорт, дори ако споразумението за партньорство не поставя силен (или никакъв) пряк акцент върху колоезденето. Все още е достатъчно добре, че споразумението за партньорство има за цел преодоляването на проблеми като: замърсяването на въздуха, задръстванията, неефективната транспортна инфраструктура и др.
- 🚲 Препоръчително е в оперативните програми да се включат както показатели за крайните продукти (като километри построена велосипедна инфраструктура), така и специално отпуснати средства за колоездене. Това ще бъде значително улеснение при изготвянето на бъдещите покани за представяне на проекти.

А. Колоезденето като транспорт

- 🚲 „Създаване, изграждане и обновяване на велосипедни маршрути, осигуряващи транспорт до работното място и обществени услуги (напр. маршрути, водещи до железопътни гари и автобусни спирки в общините и градовете), включително инвестиции в допълнителна велосипедна инфраструктура, включително зони за почивка, защитени места за паркиране на велосипеди, станции за зареждане на електрически велосипеди и др.”
- 🚲 „Модернизирани и изграждани на инфраструктура за немоторизиран транспорт:
 - Велосипедни алеи — обновяване и реконструкция на вече съществуващи велосипедни алеи, изграждане на нови велосипедни алеи, велосипедни коридори по съществуващи местни пътища и пътища между населените места,
 - Допълнителна велосипедна инфраструктура (защитени стойки за велосипеди, станции за зареждане на електрически велосипеди, велосипеди под наем, санитарни съоръжения и др.);
 - Системи за паркиране на велосипеди,
 - Елементи за успокояване на движението (пешеходни зони, споделени пространства, изключване на трафика от улиците, с изключение на обществения транспорт и велосипедистите и др.);
 - Повишаване на безопасността на уязвимите участници в пътното движение, премахване на участъците с недостатъчен капацитет в пешеходните участъци и т.н.”
- 🚲 „Включително подкрепа за подобряване на условията за пешеходците, велосипедистите и пътниците в обществения транспорт във всички планове за възстановяване на пътищата“.
- 🚲 „Насърчаване на възприемането на велосипедистите като ежедневно пътуващи до/от работното място, а не само като спортисти и туристи“.
- 🚲 „Насърчаване и повишаване на привлекателността на колоезденето сред обществеността чрез уеб портали, мобилни приложения и др.“.⁵²
- 🚲 „Оборудване на държавни и общински пътища (включително държавни и федерални пътища, при които общините носят отговорност за поддръжката) с велосипедни алеи. Предмет на финансирането е разширяването и новото изграждане на самостоятелни и крайпътни велосипедни алеи, евентуално като част от държавната програма за изграждане на пътища или общинските планове за велосипедни алеи. Предвижда се финансиране за строителните разходи за самостоятелни и крайпътни велосипедни алеи, включително придобиването на земя, в съответствие с обичайните правила за допустимост на финансирането и коригиращи/компенсаторни мерки“.⁵³
- 🚲 „Може да се използва разрастващият се местен обществен транспорт и немоторизиран индивидуален транспорт, особено в областта на индивидуалния транспорт, с цел намаляване на емисиите на CO₂ от транспорта. В същото

⁵² Integrovaný regionální operační program, стр. 46-50, достъпно на адрес: [tps://www.dotaceeu.cz/Dotace/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Programov%20dokument/9.%2011.%202017/PD-IROP-verze-1-1_08112017.pdf](https://www.dotaceeu.cz/Dotace/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Programov%20dokument/9.%2011.%202017/PD-IROP-verze-1-1_08112017.pdf).

⁵³ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, стр. 100, достъпно на адрес: <https://www.europa-mv.de/serviceassistent/download?id=1619519>

време по-нататъшното разширяване на националната мрежа от велосипедни алеи има за цел да повиши привлекателността на колоезденето с ниски емисии и неговия дял в общия обем на трафика”.⁵⁴

🚲 „Подкрепа за интервенции за устойчива градска мобилност: увеличаване на екологосъобразната мобилност - велосипедни и пешеходни алеи. Обхватът на тази насока за действие — финализирана и интегрирана в съответствие с процедурите, определени в споразумението за партньорство — се отнася до изграждането и/или укрепването на системи за подпомагане на екологосъобразната, велосипедната или пешеходната мобилност. По-специално:

- Увеличаване на съществуващата велосипедна и пешеходна мрежа, насърчаване на нейното завършване в градските мрежи;
- Повишаване на безопасността на велосипедния трафик;
- Интеграция със системата за колективна мобилност и/или връзка с много често посещавани места;
- Създаване на зони за почивка и оборудвани зони за паркиране, предназначени за велосипеди;
- Осъществяване на интервенции за осигуряване на удобство и качество на градската среда, насочени към колоезденето и ходенето пеш”.⁵⁵

🚲 „Стратегическите цели са: увеличаване на съществуващата велосипедна мрежа, нейното завършване в градската зона, взаимното свързване на велосипедните маршрути и изграждането на мрежа („мрежов ефект“), безопасността, връзката с колективната мобилност и по-специално с регионалната железопътна система, взаимовръзката, с която е призната, че е в състояние да увеличи максимално капацитета за постигане на положително въздействие върху действията за намаляване на CO₂”.⁵⁶

🚲 „Следните видове интервенции ще бъдат допустими за финансиране:

- Създаване/безопасност на велосипедни алеи (собствени велосипедни алеи, специални ленти за движение, велосипедни/пешеходни алеи, Зона 30) с приоритет за тези, които свързват железопътната линия с атракциите на градско равнище;
- Монтиране на хоризонтални и вертикални обозначения, предназначени за велосипедистите, и велосипедни алеи;
- Монтиране на места за паркиране на велосипеди, които отговарят на изискванията на плана, в близост до железопътната линия;
- Изграждане / преустройство на велосипедни станции;
- Автоматични броячи за велосипедисти по велосипедните алеи и за използване на паркинги с контролиран достъп
- Създаване на единна регионална система за съвместно ползване на велосипеди (с особено внимание към общините с железопътни гари);
- Интегриране на тарифите между обществения транспорт и системите за съвместно ползване на велосипеди”.⁵⁷

Б. Колоездене за туризъм

⁵⁴ Пак там, стр. 102.

⁵⁵ Giunta Regionale Toscana. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, стр. 148, достъпно на адрес: 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

⁵⁶ Пак там, стр. 148

⁵⁷ Lombardia. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, стр. 142, достъпно на адрес:

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

- 🚲 „Изграждане и реконструкция на тематични пътеки, велосипедни алеи, изграждане на допълнителна инфраструктура (зони за почивка, заслони, стойки за велосипеди и др.), изграждане на кули за наблюдение, поставяне на велосипедна маркировка по съществуващи велосипедни маршрути и др.“⁵⁸
- 🚲 „Подкрепа на проекти за икономическо развитие, основаващи се на подобряване на природните ресурси на селските райони чрез повишаване на туристическата привлекателност на региона и на предложенията за дейности в свободното време за селското население на Лотарингия чрез основните велосипедни зелени маршрути.“⁵⁹
- 🚲 „Създаване, разширяване и обновяване на инвестиции, свързани с помещения, общи пространства и спомагателно оборудване или услуги за ползвателите на велосипеди (напр.: пространство за съхранение и поддръжка на велосипеди, перално помещение, предназначено за пътуващи туристи).“⁶⁰
- 🚲 „Създаване на етикет „Къща за гости на велосипед“:
 - Инвестиране, за да се отговори на критериите за етикетиране (напр. обезопасени кутии, станции за миене, малки ремонтни работилници и др.).“⁶¹
- 🚲 „Създаване на регионална схема за велосипедни маршрути и зелени пътеки, превръщане в екологично отговорна туристическа дестинация, внасяща цялостна последователност в другите действия, подкрепяни от Европа, за да се превърне туризмът в лост за икономическото развитие на Бургундия.“⁶²
- 🚲 „Финансиране на иновативни инвестиционни проекти (напр. за нови видове предложения за услуги за гости, нови търговски идеи, екологосъобразен туризъм), туристически велосипедни алеи като неразделна част от концепцията за велосипедни алеи в провинция Мекленбург-Предна Померания или туристически инфраструктури, които са основни условия за изпълнение на критериите за признаване в здравни курорти и зони за отдих.“⁶³
- 🚲 „Свързване на природни обекти чрез създаване на маршрути или туристически маршрути (адаптиране на пътеки и алеи за използване от пешеходци и/или велосипедисти и др.). Насърчаване на чисти и екологосъобразни транспортни средства и устойчива мобилност в защитените природни зони.“⁶⁴

В. Възможни изходни показатели за целите на колоезденето:

- 🚲 Дял на велосипедния трафик в общия транспорт
 ПРИМЕР – Съгласно Интегрираната регионална оперативна програма на Чешката република за периода 2014–2020 г. дялът на велосипедистите сред пътуващите до/от работното място следва да се увеличи от 7 % на 10 % през периода на изпълнение на програмата.
- 🚲 Дължина на новите участъци от велосипедните алеи
 ПРИМЕР – Оперативната програма „Мекленбург-Предна Померания“ за периода 2014–2020 г. постави за цел 339 километра велосипедни алеи, които трябва да бъдат изградени в региона през посочения период.
- 🚲 Брой създадени елементи на допълнителната велосипедна инфраструктура
 ПРИМЕР – Интегрираната регионална оперативна програма на Словакия за периода 2014–2020 г. определя целева стойност от 71 елемента на допълнителната велосипедна инфраструктура. Това включва например обществени станции за ремонт на велосипеди.
- 🚲 Брой паркоместа за велосипеди
 ПРИМЕР – Интегрираната регионална оперативна програма на Чешката република за периода 2014–2020 г. определя целева стойност от 5 600 нови паркоместа за велосипеди.
- 🚲 Брой ползватели на велосипедните алеи в региона

⁵⁸ Integrovaný regionální operační program, стр. 43

⁵⁹ Франция - Програма за развитие на селските райони (регионална) – Лотарингия, стр. 301, достъпна на адрес: <http://europe-en-lorraine.eu/wp-content/uploads/2017/08/PDR-LOR-V7.1-approuv%C3%A9-02082017.pdf>

⁶⁰ Франция - Програма за развитие на селските райони (регионална) – Бургундия, стр. 315, достъпна на адрес: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2019/12/Programme_2014FR06RDRP026_7_0_consolidated_with_2014FR06RDNF001_8_0_fr.pdf

⁶¹ Пак там, стр. 335–336

⁶² Пак там, стр. 335–336

⁶³ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, стр. 74

⁶⁴ Programa Operativo de Andalucía 2014-2020, стр. 263

ПРИМЕР – Съгласно оперативната програма „Małopolskie Voivodeship“ за периода 2014–2020 г. броят на велосипедистите по велосипедните алеи следва да се увеличи от 144 000 на 423 396 през периода на изпълнение на програмата.

🚲 Намаляване на броя на смъртните случаи, свързани с колоезденето

ПРИМЕР – Съгласно хърватската оперативна програма „Конкурентоспособност и сближаване“ за периода 2014–2020 г. броят на смъртните случаи сред велосипедистите следва да намалее от 12/1 000 000 на 6/1 000 000 души през посочения период от време.



9. Призив за действие

Колоезденето е едно от най-ефективните решения на някои от основните икономически и екологични проблеми на нашето време. Увеличете максимално шансовете си за осигуряване на средства от ЕС за мерки, свързани с велосипедния транспорт, като следват предложенията по-долу:

Ако сте гражданин, неправителствена организация или представител на велосипедната индустрия:

- 🚲 Участвайте активно в обществени консултации относно програмни документи.
- 🚲 Ако няма информация за обществената консултация - свържете се с органите, отговарящи за изготвянето на програмни документи, и попитайте как можете да повлияете на тяхното съдържание. За да определите съответните органи, можете да проучите кой е подготвил споразумението за партньорство и оперативните или регионалните програми за развитие за предходния финансов период.
- 🚲 Свържете се с други лица, които споделят вашите цели и ценности. Като група, вашите възгледи са по-ясно различими.
- 🚲 Намерете съюзници сред различните заинтересовани страни. Покажете, че подкрепата за колоезденето е силна сред всички обществени прослойки.
- 🚲 Разпространете знанията за здравето, околната среда и
- 🚲 Икономическите ползи от колоезденето сред вашето семейство, приятели и колеги. Споделете този наръчник с всеки, който може да го сметне за полезен.

Ако работите за национален или регионален орган:

- 🚲 Участвайте активно в процеса на изготвяне на програмни документи и вдъхновете колегите си с визия за динамичното и устойчивото развитие на вашата страна или регион.
- 🚲 Имайте смелостта да предложите смели идеи, които могат да открият вашата страна и регион на картата на Европа.
- 🚲 Поучете се от опита на страните, които са спечелили най-много от свързаните с колоезденето инвестиции. Ако са ви необходими специализирани познания, не се колебайте да се свържете с нас. Нашата мисия е да свържем експертите по планирането на велосипедния транспорт с амбициозните лица, отговорни за вземането на решения.
- 🚲 Консултирайте се със съответните заинтересовани страни относно вашите идеи и не се страхувайте да се възползвате от техните познания. Потърсете подкрепа и съвети за планираните инвестиции от НПО в областта на велосипедния транспорт във вашия регион.
- 🚲 Използвайте прегледа на нужните инвестиции, ако има такъв на национално или регионално равнище, за да създадете проекти, които да запълнят инфраструктурните пропуски в района.
- 🚲 Вслушайте се в нуждите, надеждите и опасенията на жителите от вашия регион. Попитайте ги какво би подобрило живота им в дадена област. По-малко трафик, по-малко шум, по-малко замърсяване — това са често повтарящи се отговори, особено сред жителите на градовете.

Ако работите по регионалната политика на европейско равнище:

- 🚲 Насърчавайте държавите-членки да включат в своите програмни документи целите за устойчив транспорт, включително колоезденето.
- 🚲 Покажете решимостта на ЕС за постигане на целите на Зеления пакт и насочете вниманието на държавите-членки към това как инвестициите в мобилност с нулеви емисии могат да допринесат за постигането на поставените цели.
- 🚲 Информирайте държавите-членки за значението на изпълнението на специфичните за отделните държави препоръки, включително в областта на устойчивия транспорт.

- 🚲 Покажете, че ЕК приема сериозно задълженията на държавите, определени в техните НПЕК.
- 🚲 Споделете познанията за положителните мерки, предприети в държавите, които са най-успешни в постигането на европейските цели в областта на климата.
- 🚲 Насочете вниманието на държавите-членки към увеличаването на инвестициите във велосипедната инфраструктура по време на пандемията и на благоприятното въздействие на това транспортно средство за намаляване на разпространението на вируса.

Каквато и да е вашата роля в изготвянето на програмни документи за следващия финансов период, ние сме готови да ви предоставим всякаква подкрепа, от която имате нужда, за да осигурите колкото е възможно повече средства за вашите проекти за колоездене.

Надяваме се, че настоящото ръководство ще бъде полезен инструмент за постигането на тази цел. Ако все пак имате някакви допълнителни въпроси или съмнения – не се колебайте да се свържете с нашите експерти.

Членът на екипа на ECF, с когото можете да се свържете, е: [Фабиан Кюстер](#), старши служител по въпросите на политиката на ECF (f.kuester@ecf.com)



10. Приложение: подробно описание на ползите от инвестициите във велосипеден транспорт за Европа

10.1. Икономика

Производители:

- 🚲 Изследователската фирма Goldstein Research прогнозира, че европейската велосипедна индустрия се очаква да достигне почти 20 милиарда до 2024 г.⁶⁵ и се очаква да нарасне с годишен темп от 5,5 %
- 🚲 За сравнение, европейският автомобилен пазар се очаква да нарасне само с 1,7 % до 2024 г.

Туризм:

- 🚲 Очакват се 2,3 милиарда велосипедни туристически пътувания годишно в ЕС, които възлизат на обща икономическа стойност от 44 милиарда евро.
- 🚲 Велосипедният туризъм е свързан с около 525 000 работни места в ЕС.
- 🚲 Във Франция велосипедните туристи харчат почти 20 % повече от средното за всички туристи.

Логистика:

- 🚲 Товарните велосипеди имат потенциала да заменят следния дял на моторизирани пътувания в градските райони:
 - + 23-25 % от търговските доставки в градовете
 - + 50 % от пътуванията за търговски услуги и поддръжка
 - + 77 % от частни логистични пътувания (покупки, развлечения, транспорт на деца)

Търговия:

- 🚲 Клиентите, идващи с велосипед, харчат повече от тези, идващи с автомобил, било то за определен период от време или във връзка с мястото за паркиране, което трябва да им бъде осигурено.
- 🚲 Велосипедистите пазаруват локално и са по-лоялни клиенти.
- 🚲 Ако една улица се трансформира по начин, който осигурява повече пространство на велосипедистите и пешеходците и по-малко на автомобилите, отсъствието на клиенти, които преди това са идвали с автомобил, се компенсира много повече от клиентите, които идват пеша или с велосипед след това. В Лондон вакантните места за търговия на дребно са станали със 17 % по-малко, а стойностите на наемите на такива помещения — със 7,5 %

Изграждане и поддръжка на пътната инфраструктура:

⁶⁵ Европейски пазар на велосипеди: Размер, тенденции, дял, двигатели на растежа, ограничения, SWOT анализ, търсене, данни за търговия и регионални перспективи с прогнозиране на въздействието на COVID-19 | Прогнозен период 2017–2030 г., Goldstein Market Intelligence, изд. 2020 г., достъпно на адрес: <https://www.goldsteinresearch.com/report/europe-bicycle-industry-analysis>.

- 🚲 Разходите за изграждане и поддръжка на инфраструктурата за моторизиран транспорт, които се спестяват чрез колезденето, възлизат на 2,9 млрд. евро годишно в ЕС.
- 🚲 Една миля висококачествена защитена велоалея се оценява на 0,21 милиона евро, докато градската магистрала струва 50 милиона щатски долара на миля или 240 пъти повече.

Задръствания:

- 🚲 Стойността на облекчаването на задръстванията чрез колездене за ЕС може да бъде оценена на 6,8 млрд. евро годишно.
- 🚲 Общите разходи, свързани със задръстванията, за икономиката на ЕС се оценяват на повече от 240 млрд. евро годишно или почти 2 % от БВП на ЕС.
- 🚲 Редица местни проучвания от Европа и САЩ също показват ползите от колезденето за намаляване на задръстванията:
 - Подобренията в колезденето водят до 45 % по-малко автомобилен трафик и по-бърз обществен транспорт (Копенхаген, Дания).
 - Велосипедните магистрали намаляват времето, прекарано в задръствания, с 3,8 милиона часа (Нидерландия).

Свързаност и мултимодалност:

- 🚲 Колезденето спомага за създаването на устойчиви вериги за мобилност.
 - Нидерландско изследване показва, че 44 % от пътуващите с влак в Нидерландия използват велосипед, за да стигнат до гарата от дома си. Освен това, хората, които комбинират велосипед и влак, използват автомобилите

Устойчивост:

- 🚲 Колезденето, включително велосипедната логистика, прави културите по-устойчиви, като предоставя транспортни възможности и в случаи на извънредни ситуации като пандемии, природни бедствия или терористични нападения.

10.2. Технологии

Електромобилност:

- 🚲 През 2017 г. повече от 10 % от велосипедите, продавани в Европа, са електрически, в сравнение със само 1,5 % от автомобилите.
- 🚲 От 2006 г. продажбите на електрически велосипеди са се умножили по 20, със среден годишен темп на растеж от близо 30 %.
- 🚲 Когато Франция е въвела национална схема за стимулиране на покупките на електрически велосипеди през 2017 г., 61 % от бенефициентите са заявили в проучване, че използват електрическите велосипеди, за да заменят пътуванията с автомобил.

Съвместно ползване на велосипеди:

- 🚲 Съвместното ползване на велосипеди повишава ефективността на пътуванията до/от работното място и на пътуванията по време на работа и увеличава свързаността в града, като осигурява лесен и бърз достъп до първата/последната миля, подобрявайки производителността в градската икономика.

- 🚲 За системата за споделяне на велосипеди в Дъблин всяко 1 инвестирано евро създава 12,3 евро ползи за времето, по-широки икономически ползи и ползи за здравето. Само стойността на икономииите на време е от порядъка на 6–10,4 милиона евро.

10.3. Околна среда и ресурси

Замърсяване на въздуха:

- 🚲 Стойност на намаленото замърсяване на въздуха чрез колоездене: 435 милиона евро
- 🚲 Замърсяването на въздуха е най-големият риск за здравето на околната среда в Европа, като причинява близо 400 000 случая на преждевременна смърт годишно.

Емисии на CO2:

- 🚲 Колоезденето спестява емисии, равняващи се на повече от 16 милиона тона еквивалент на CO2 годишно в ЕС.
- 🚲 Стойност на икономииите: от 600 до 5 630 милиона евро, в зависимост от социалната цена на въглерода

Шумово замърсяване:

- 🚲 Настоящата стойност на намаленото шумово замърсяване чрез колоездене е 300 милиона евро.
- 🚲 Шумовото замърсяване от пътното движение е причина за близо 8 900 случая на преждевременна смърт и почти 800 000 допълнителни случая на хипертония годишно в Европа.

Замърсяване на водите и почвите, икономии на пространство:

- 🚲 Велосипедната инфраструктура се нуждае от по-малко пространство в сравнение с инфраструктурата за автомобили. Ако е необходима по-малко инфраструктура, това означава по-малко запечатани почви, по-малко замърсяване на почвите и по-малко замърсяване на водите.
- 🚲 Създаването на велосипедна инфраструктура вместо автомобилна инфраструктура означава също така повече налични земи за доходоносни инвестиции в най-привлекателните региони

Икономия на гориво:

- 🚲 Настоящите нива на колоезденето в ЕС съответстват на икономии на гориво в размер на повече от 3 милиарда литра годишно, което съответства на разхода на гориво за автомобилния транспорт на държава като Ирландия.
- 🚲 Стойността на тези икономии на гориво е почти 4 милиарда евро.

Производство на отпадъци:

- 🚲 Средното тегло на автомобил в ЕС през 2017 г. е било близо 1 400 кг, а един велосипедът рядко тежи повече от 20 кг или 1,5 % от теглото на автомобила. Това означава, че за изграждането му са необходими много по-малко ресурси.
- 🚲 Някои от ресурсите са едни и същи, но се използват в много по-малко количества (например стомана, алуминий, различни полимери), други, като платина или паладий за каталитични преобразуватели, които причиняват значителни емисии и екологични щети по време на добива им, изобщо не се използват за производството на велосипеди.

10.4. Здравеопазване

- 🚲 Колоезденето предотвратява 18 110 случая на преждевременна смърт годишно в ЕС-28. Това съответства на икономическа стойност от 52 млрд. евро годишно. Колоезденето допринася и за по-здравословен живот, като спомага за предотвратяване на голям брой тежки и хронични заболявания, например: сърдечно-съдови заболявания; диабет (тип 2); рак на гърдата; рак на дебелото черво; остеопороза.

Психично здраве:

- 🚲 Участието в умерена физическа активност като колхозденето намалява риска от болестта на Алцхаймер с 29 % и от когнитивен спад с около 26 %.
- 🚲 Физическата активност също така е свързана със 17 % по-малки шансове за развитието на депресия при голям метаанализ на съответните проучвания

Развитие на децата:

- 🚲 4 часа след пристигането в класната стая равнището на концентрация на децата, които карат велосипед или ходят пеша до училище, е с 8 % по-високо от тези, които се превозват с автомобил.

Отсъствия от работа:

- 🚲 Служителите, които редовно се придвижват с велосипед до работа, отсъстват по болест със средно 1,3 дни по-малко на година.
- 🚲 Това означава печалба от близо 5 млрд. евро годишно за работодателите в целия ЕС.
- 🚲 Тази сума съответства приблизително на преките и непреките разходи за австрийската икономика, свързани с отсъствията по болест.

10.5. Социални придобивки и удовлетворение от живота

Качество на използваното време:

- 🚲 Проучвания от Лондон, Монреал, САЩ и Колумбия сочат, че велосипедистите, които пътуват до/от работното място, са най-доволните или сред най-доволните от пътуванията си до работното място.

Публично пространство:

- 🚲 Велосипедът е много ефективен по отношение на пространството: За 1 час 7 пъти повече велосипеди, отколкото автомобили, могат да преминат пространство с ширина 3,5 м в градска среда.
- 🚲 Мястото, което е необходимо за паркиране на един автомобил, може да побере до 15 велосипеда.

Равенство:

- 🚲 Годишните разходи за притежаване и използване на велосипед възлизат само на около 5 % или 10 % (за електрическите велосипеди) от разходите за притежаване и използване на автомобил. Като осигурява евтина възможност за транспорт, колхозденето може да спомогне за това работните места и участието в социалния живот да станат по-достъпни за групите в неравностойно положение.
- 🚲 В Съединените щати домакинствата с най-ниски доходи — американците, които получават по-малко от 20 000 щ.д. годишно — са два пъти по-склонни да разчитат на велосипеди за основни транспортни нужди, като например придвижване до работното място, от останалата част от населението.

Равенство между половете:

- 🚲 Изследванията показват, че жените са склонни да се възползват в по-голяма степен от по-високите равнища на колхозденето. Например, тъй като те все още се грижат за по-голямата част от мобилността на децата и възрастните хора в семействата, те печелят повече свободно време, ако децата и възрастните хора могат да предприемат самостоятелни пътувания с велосипед и не се нуждаят от превоз с автомобил.

Социална свързаност:

🚲 Колоезденето е социална дейност. Като обединява хората и свързва кварталите, то осигурява потенциал за подобряване на социалните взаимодействия и по-голям обмен между тях. То може да свързва хора от различни среди и социални класи, като по този начин подобрява сплотеността на обществото.

Достъпност:

🚲 Колоезденето увеличава достъпността не само до заетост, но и до места за социален и културен обмен.

🚲 През последните години часовете по колоездене за бежанци са пример за успех в редица страни от ЕС, включително Швеция, Германия, Нидерландия или Финландия. Често управлявани от членувачи в ЕСФ организации, тези инициативи дават възможност на бежанците и по-специално на жените да участват по-активно в обществото, като им осигуряват лесен достъп до съответните съоръжения.

11. Библиография

Основни правни актове:

1. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите COM/2018/375 окончателен - 2018/0196 (COD).
2. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд COM/2018/372 окончателен - 2018/0197 (COD).

Споразумения за партньорство и оперативни програми:

1. Интегрирана регионална оперативна програма: Словакия 2014–2020 г.
2. Оперативна програма: Андалусия 2014–2020 г.
3. Оперативна програма: Бургундия 2014–2020 г.
4. Оперативна програма: Бургундия 2014–2020 г.
5. Оперативна програма: Ломбардия 2014–2020 г.
6. Оперативна програма: Лотарингия 2014–2020 г.
7. Оперативна програма: Мекленбург-Предна Померания 2014–2020 г.
8. Оперативна програма: Тоскана 2014–2020 г.
9. Споразумение за партньорство: Румъния 2014–2020 г.
10. Споразумение за партньорство: Хърватия 2014–2020 г.
11. Споразумение за партньорство: Чешка република 2014–2020 г.
12. Споразумение за партньорство: Франция 2014–2020 г.
13. Споразумение за партньорство: Литва 2014–2020 г.
14. Споразумение за партньорство: Полша 2014–2020 г.
15. Споразумение за партньорство: Словакия 2014–2020 г.
16. Споразумение за партньорство: Испания 2014–2020 г.

Специфични за отделните държави документи:

1. Европейски семестър 2020 г.: Доклад за страната - България.
2. Европейски семестър за 2020 г.: Специфични за отделните държави препоръки - България.
3. Национален план в областта на енергетиката и климата – България.

Други подходящи ресурси:

1. Наръчник за външни разходи в транспорта, Европейска комисия, м. януари 2019 г.
2. Ползите от колоезденето. Отключване на техния потенциал за Европа, ECF, м. декември 2018 г.
3. Колоездене за развитие с помощта на европейските фондове, ECF, м. декември 2014 г.
4. Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., Модел на въздействие върху здравето за модален преход от използването на автомобил към колоездене или ходене пеш във Фландрия: Прилагане за две велосипедни магистрали, „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, Юни 2017 г.
6. Европейски пазар на велосипеди: Размер, тенденции, дял, двигатели на растежа, ограничения, SWOT анализ, търсене, данни за търговия и регионални перспективи с прогнозиране на въздействието на COVID-19 | Прогнозен период 2017–2030 г., Goldstein Market Intelligence, изд. 2020 г.
7. Fabian Küster, Maya Watson: Слабо представяне на колоезденето в окончателните национални планове в областта на енергетиката и климата на държавите-членки на ЕС. ECF, м. октомври 2020 г.

Европейската федерация на велосипедистите **asbl**

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

