

*Reikalingi savivaldybių lygmenys veiksmai*

4.13 Siekiant sukurti veiksmingo, patrauklaus VVKT sistemą, sumažinti individualių motorinių transporto priemonių ir krovininio transporto našta, slegiančią aglomeracijas, reikalingas darnus teritorijų ir eismo planavimas. Viena vertus, reikia siekti išvengti transporto eismo, kita vertus, skatinti aplinką tausojančias transporto priemones. Be to, pirmiausia turi būti atsižvelgta į įvairių rūšių bei paskirties transporto reikmes ir pateiktas regioninių sąsajų su užmiesčio sritimis įvertinimas.

4.14 Laikydamosi pagal svarbą suskirstytų tikslų ir atitinkamai parengtų strategijų, priimdamos politinius sprendimus ir bendradarbiaudamos, savivaldybės turėtų įgyvendinti įvairiausias priemones.

4.15 Vietos valdžios institucijos turėtų pačios užsibrėžti aiškius tikslus, kaip ir kiek jos numato padidinti VVKT ir

aplinkai nekenkiantį dviračių bei pėsčiųjų eismą ir kiek bus sumažinta absoliuti individualių motorinių transporto priemonių eismo dalis. Dėl to svarbu susieti planavimo ir finansavimo gebėjimus.

4.16 Rengiant perspektyvinius viešojo transporto, kuris yra komunalinių visuotinės svarbos paslaugų dalis, planus būtina atsižvelgti ir į žemės įsigijimo, pvz., viešojo transporto maršrutams ir stotelėms, politiką.

4.17 Piliečių ir naudotojų draugijų dalyvavimas planavimo procese yra labai svarbus viešojo transporto sistemų sėkmei užtikrinti. Todėl EESRK vietos valdžios institucijoms rekomenduoja kuriant vietos viešojo transporto sistemas įtraukti kuo daugiau piliečių.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Dviračių transporto per sieną skatinimo**

(2007/C 168/18)

Vokietijos federacinė susisiekimo ministerija, atsižvelgdama į būsimą Vokietijos pirmininkavimą ES, vadovaudamasi Europos bendrijos sutarties 262 straipsniu, 2006 m. lapkričio 7 d. paprašė Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto parengti tiriamąją nuomonę dėl *Dviračių transporto per sieną skatinimo*

2006 m. lapkričio 21 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas pavedė Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyriui organizuoti Komiteto darbą šiuo klausimu.

Kadangi darbas skubus, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas 435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (2007 m. balandžio 25 d. posėdis), pagrindiniu pranešėju paskyrė Jan Simons ir priėmė šią nuomonę 128 nariams balsavus už, 2 — prieš ir 8 susilaikius.

**1. Išvados**

1.1 Europos dviračių transporto politikos vis dar nėra. Europos Komisija, skatindama aplinką tausojantį ir tvarų judumą ir energijos naudojimą, per subsidijų programas remia tokių projektų mokslinius tyrimus, vystymą ir įgyvendinimą.

1.2 EESRK rekomenduoja dviračių transportą įtraukti į transporto ir infrastruktūros politiką ir būsimoje žaliwojoje knygoje dėl miesto transporto skirti joms deramą dėmesį.

1.3 Europoje kiekviename traukinyje, įskaitant ir tarptautinius greituosius traukinius, turėtų būti skirta vieta, be kitų daiktų, ir dviračiams vežti.

1.4 Naudojantis Europos subsidijomis, turėtų būti įdiegti *būtiniausi* dviračių transporto infrastruktūros kokybės standartai.

1.5 EESRK rekomenduoja numatyti ir ES subsidijas dviračių transporto infrastruktūrai kurti ir vystyti. Kai kuriuose Europos miestuose ir šalyse jau sukurta kokybiška infrastruktūra.

1.6 Europos Komisija turėtų ir toliau subsidijuoti keitimąsi informacija ir geriausia praktika, visuomenės informavimo kampanijas, skatinančias važinėti dviračiais, ir reikalauti, kad dviračių transporto politiką (pvz., dviračių ir viešojo transporto suderinamumą) būtų integruota į visus jos subsidijuojamus transporto projektus.

1.7 Reikia skatinti, kad ir Europos lygmeniu būtų parengtos ir įgyvendintos atitinkamos dviračių (dviratininkų) saugaus eismo taisyklės, taip pat skirtos dviračių transporto infrastruktūrai ir kitiems eismo dalyviams.

1.8 Dviračių transporto politika turi būti įtraukta toliau vystant Europos teritorijų planavimo (ir ypač miestų plėtros), aplinkos, ekonomikos, sveikatos, mokymo ir švietimo politiką.

1.9 Europos Komisija turi tinkamai organizuoti duomenų dėl dviračių transporto Europoje stebėseną ir rinkimą bei skatinti, kad tyrimo metodai būtų suderinti.

1.10 Europos Komisija turi toliau subsidijuoti *EuroVelo* trasų įrengimą, kad būtų įgyvendintas Europos dviračių maršrutų tinklas TEN (transeuropinis tinklas).

1.11 Rekomenduojama, kad kuri nors Europos organizacija, kurią subsidijuotų Europos Komisija, imtųsi *EuroVelo* projektų administravimo bei sekretoriato vaidmens, perimtų įvairias esamas *EuroVelo* trasas. Taip siekiama užtikrinti nuolatinę infrastruktūros priežiūrą ir centralizuotą informacijos teikimą dviratininkams.

## 2. Išanga

2.1 Vokietijos federacinė susisiekimo ministerija, atsižvelgdama į būsimą Vokietijos pirmininkavimą ES, paprašė EESRK pateikti tiriamąją nuomonę dėl dviračių transporto per sieną. Ministerija iškelia tris klausimus.

2.2 Šioje tiriamojoje nuomonėje pirmiausia nagrinėjama dabartinė ES dviračių transporto politikos padėtis (trečiasis ministerijos klausimas), akcentuojant dviračių transportą kaip kasdien naudojamą susisiekimo priemonę. Toliau aptariamos galimybės, kaip patobulinti dviračių transporto per sieną infrastruktūrą antrasis ministerijos klausimas) ir Europos bendradarbiavimą išplėčiant trasų tinklą (pirmasis ministerijos klausimas). Dviračių turizmas aptariamas atsižvelgiant į du pastaruosius klausimus.

## 3. Šiuo metu vykdoma veikla ES dviračių transporto politikos srityje

3.1 Iki šiol dviračių transporto politika beveik nebuvo laikoma atskira sritimi. Europos lygiu apie dviračių transportą pradėta diskutuoti nagrinėjant aplinkos apsaugos klausimus, kai tam tikras aplinkosaugos judėjimas, atsižvelgdamas į žalingą

intensyvėjančio transporto srauto poveikį, pareikalavo tinkamesnės dviračių transporto politikos. ES aplinkos komisarė Ritt Bjerregaard 12 punktų programoje <sup>(1)</sup> Europos vietos valdžios institucijas paragino priimti dviračių transportui palankią politiką.

3.2 2001 m. Transporto baltojoje knygoje ir jos 2006 m. vidurio laikotarpio įvertinime dėmesys skiriamas kitoms transporto rūšims. Tačiau Europos Parlamentas atsiliepė į baltąją knygą <sup>(2)</sup> ragindamas Europos Komisiją daugiau investuoti, kad dviratininkams būtų sudarytos geresnės galimybės važti su savimi dviračius viešuoju transportu.

3.3 2005 m. Dubline vykusioje *EuroVelo-miestas* konferencijoje už transportą atsakingas Komisijos narys Jacques Barrot pabrėžė, kad, nepaisydama taikomo subsidiarumo principo, Europos Komisija turėjo skatinti važinėti dviračiais Europoje. Dviračių transportas galėtų turėti didesnę įtaką siekiant naujos transporto rūšių pusiausvyros. Jis laikosi nuomonės, kad Europos Komisija turi daug nuveikti šioje srityje: parengti finansavimo programas, gerinti eismo saugumą keliuose, veiksmingiau teikti informaciją sprendimus priimančioms institucijoms ir skatinti bendradarbiavimą.

3.4 Europos Komisija remia iniciatyvą CIVITAS (miestagyvybingumas-darnumas, angl. *City VITALity Sustainability*) mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros srityje. Iki šiol 17 valstybių 36 miestuose buvo įgyvendinti projektai, skirti labiau aplinką tausojančiai miesto transporto sistemai įdiegti. Iš aštuonių priimtų kompleksinių sprendimų grupių viena susijusi su skatinimu mažiau naudotis automobiliais, o daugiau — dviračiais <sup>(3)</sup>. Pažangios energetikos Europai programa Europos Komisija remia STEER projektus, kuriais skatinamas aplinką tausojančios energijos naudojimas transportui. Du projektai skirti keistis informacija dviračių transporto politikos srityje <sup>(4)</sup>.

3.5 Žaliojoje knygoje „Sveikos mitybos ir fizinio aktyvumo skatinimas: antsvorio, nutukimo ir chroniškų ligų prevencija Europos Sąjungoje“ <sup>(5)</sup> Europos Komisija ragina ieškoti atsakymų į klausimus, kaip viešoji politika gali padėti užtikrinti, kad fizinis aktyvumas būtų integruojamas į kasdienę veiklą. Taip pat keliamas klausimas, kokiomis priemonėmis, pvz., planuojant gyvenamųjų rajonų teritoriją, reikėtų skatinti kurti fizinei veiklai palankią aplinką.

3.6 Daug atsakymų į šiuos klausimus jau buvo rasta „dviračių transporto pasulyje“. Ekspertai vis dažniau važinėjamą dviračiu sieja su sveikata, o ne vien dėl to, kad tai gali prisidėti prie sveikatai naudingo kasdienio fizinio aktyvumo. Aplinkosaugos politikos aspektu dviračių transportas gali padėti sumažinti miesto

<sup>(1)</sup> Europos Komisija, DG XI „Važinėjimas dviračiais: kelias pirmyn miestams ir miesteliams“, Liuksemburgas, 1999.

<sup>(2)</sup> 2003 m. vasario 12 d. rezoliucija — EP Regionų politikos, transporto ir turizmo komitetas, pranešėjas Juan de Dios Izquierdo Collado, 2002 m. gruodžio 9 d., Pranešimas dėl Komisijos baltosios knygos „Europos transporto politika 2010 metams: laikas nuspręsti“ FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//EN&language=EN>.

<sup>(3)</sup> Žr. [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org).

<sup>(4)</sup> Žr. [www.http//ec.europa/energy/intelligent/projects/steer\\_en.htm#policy](http://ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy).

<sup>(5)</sup> COM(2005) 637 galutinis.

oro užterštumą kietosiomis smulkiomis dalelėmis, tačiau dėl prastos miesto teritorijų oro kokybės žmonės iš tiesų nenori važinėti dviračiais.

3.7 Judumo valdymui tampant vis labiau integruotam, daugiau dėmesio skiriama dviračio teikiams privalumams sprendžiant transporto spūsių problemas. Paaiškėjo, kad transporto spūstis lemia ne tik kasdienės kelionės iš namų į darbą ir atgal, bet ir vykstant praleisti laisvalaikį ar atostogas. Kiti veiksniai — tai masto ekonomija (pvz., ligoninių susijungimai ir dideli užmiesčio prekybos centrai) ir dėl to atsirandantys dideli atstumai. Tad dviračių transportas tampa galbūt ne tokiau patraukliu.

3.8 Dažna problema — nauja ar išplėsta infrastruktūra susikerta su esamomis ar planuojamomis įrengti dviračių trasomis. Tai lemia neįveikiamas kliūtis dviratininkams, taip pat tiems laisvalaikio keliaujantiems dviratininkams, kurie dėl pagrindinės transporto infrastruktūros gali keliauti tik savo gyvenamojoje vietovėje ar mieste. Šiai problemai reikia skirti dėmesio ir ieškoti sprendimų, kai kuriama nauja infrastruktūra, ypač skirta keliams ar geležinkelams. Įrengiant naujas infrastruktūras, visada reikėtų įrengti ir dviračių takus, jeigu tai techniškai įmanoma.

3.9 Atsižvelgiant į tai, kas buvo paminėta anksčiau, pabrėžtina, kad tokios priemonės kaip būtinausi kokybės standartai turėtų būti įdiegtos kuriant Europos subsidijomis remiamą dviračių takų infrastruktūrą. Siekiant sukurti jaukią gyvenamąją aplinką, miestai kaip paskatomis gali pasinaudoti tinkama, patogia ir saugia dviračių transporto infrastruktūra, tarp jų dviračių trasomis ir jų stovėjimo vietomis miestų centruose.

3.10 Nyderlandai Europoje laikomi pirmaujančia valstybe dviračių srityje ir todėl laikytina pavyzdžiu kitoms valstybėms. Nyderlandai šią reputaciją įgijo ne vien dėl didžiausio keliautojų dviračiais procento Europoje, bet taip pat dėl Bendrojo (generalinio) dviračių plano (1990-1997). Kitos Europos valstybės pasekė Nyderlandų pavyzdžiu ir matydamos Nyderlandų vyriausybės skiriamą dėmesį ir išpareigojimus (įskaitant finansinę pagalbą) parengė tinkamą dviračių transporto politiką.

3.11 Bendrasis olandų dviračių planas, kalbant apie keliones dviračiais, aiškiai parodė, kad tinkama dviračių transporto politika turi ne tik užtikrinti gerus (patogius, greitus ir saugius) dviračių takus, bet ir sudaryti galimybę statyti dviračius saugiai ir patogiai namuose arba šalia namų, stotyse, viešojo transporto sankirtose, autobusų stotelėse ir galutinio kelionės tikslo vietose.

3.12 Prieš keletą metų Europos transporto ministrų konferencija (ETMK) užsakė atlikti tyrimą dėl nacionalinės transporto

politikos ETMK valstybėse narėse <sup>(6)</sup>. Iš šio tyrimo aiškėja, kad tik kelete šalių nėra jokios dviračių transporto politikos <sup>(7)</sup>. Žinoma, kiekvienoje šalyje skiriasi nacionalinės politikos mastas, padėtis ir įtaka. ETMK duomenimis, kelionė dviračiais Europoje vidutiniškai sudaro 5 proc. visų kelionių. Tačiau Danijos (18 proc.) ir Nyderlandų (27 proc.) padėtis rodo, kad ši dalis gali būti gerokai didesnė <sup>(8)</sup>.

3.13 Šie skirtumai nacionaliniu lygiu, atsižvelgiant ir į skirtumus vietos lygiu, parodo, kad vyriausybės vykdoma politika gali daryti poveikį dviračių naudojimui. Pirmiausia dviračiai gali būti dažniau naudojami vietoj privačių automobilių kelionėms nuo 5 iki 8 km. Europoje daugiau nei pusei tokių trumpų kelionių naudojami automobiliai. Net 30 proc. kelionių iki 2 km naudojami automobiliai <sup>(9)</sup>.

3.14 Pagrindinis dviračių transporto politikos tikslas — skatinti žmones trumpoms kelionėms naudoti dviračiais. Tačiau dabar dėmesys skiriamas ir ilgesnių atstumų kelionėms; atkreipiamas dėmesys ir į greičiausiai įveikiamus, tiesius didesnių nuotolių dviračių takus didmiesčių rajonuose.

3.15 Galimybė daugiau naudoti dviračius vykstant į trumpas keliones — tai pagrindas skaičiavimams, kaip gera dviračių transporto politika gali prisidėti sprendžiant klimato kaitos problemą. Pavyzdžiui, pastarojo meto skaičiavimų duomenimis, važiuojant trumpus nuotolius mašina (iki 7,5 km) išmetama iki 6 proc. visų automobilių išmetamųjų dujų <sup>(10)</sup>.

3.16 Važinėdami nuosavu, skolintu ar išsinuomotu dviračiu, žmonės gali prisidėti prie dažnesnio naudojimosi viešuoju transportu. Keliautojas dviračiu savo tikslą, esantį toliau nuo stoties, autobuso stotelės arba savo gyvenamosios vietos, nesinaudodamas mašina gali pasiekti per kelias minutes.

3.17 Kai kurių kelionės dviračiu skirtumų įvairiose Europos valstybėse negalima paaiškinti vien socialinėmis, geografinėmis, klimato ar kultūros sąlygomis, nors jos daro tam įtaką <sup>(11)</sup>. Reikšmingas veiksnys šalyse, kuriose važinėjama dviračiais, yra svarus asociacijų, padedančių skatinti tinkamą dviračių transporto politiką, vaidmuo. Jos dažnai pateikia iniciatyvas, kurių pagrindu sukuriama nacionalinės strategijos.

<sup>(6)</sup> ETMK, Nacionalinė strategija, skirta dviračiams propaguoti (strategijos dėl aplinką tausojančio keliavimo mieste įgyvendinimas: kelias pirmyn), OECD Publications Service, 2004.

<sup>(7)</sup> ETMK, Nacionalinė strategija, skirta dviračiams propaguoti, p. 43.

<sup>(8)</sup> ETMK, Nacionalinė strategija, skirta dviračiams propaguoti, p. 20.

<sup>(9)</sup> ETMK, Nacionalinė strategija, skirta dviračiams propaguoti, p. 24.

<sup>(10)</sup> Žr. <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>.

<sup>(11)</sup> Pastaraisiais metais Nyderlanduose atliktas tyrimas rodo, kad imigrantai (įskaitant ir antros kartos imigrantus), pvz., iš Maroko, vidutiniškai mažiau važinėja dviračiais nei olandai. Žr. „Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht“, *Fietsberaad*, Leidinio numeris 11a, 2006 lapkričio mėn. Žr. <http://www.fietsberaad.nl>.

3.18 Dviračių transporto politikos stebėsenai ir įvertinimui Europos lygiu trukdo naudingų ir prieinamų statistikos duomenų stygius. Ne vien asociacijos, bet ir ETMK ragina atidžiau rinkti duomenis apie dviračių transporto politiką ir jų naudojimą<sup>(12)</sup> (žr. 9 išnašą). Sprendimas nebeįtraukti svarbių statistinių duomenų apie dviračių naudojimą į statistinę knygutę „ES energetika ir transportas skaičiais“ buvo įvertintas nepalankiai.

3.19 Nors automobilių sistema (globalinė padėties nustatymo sistema) jau gana įprasta, navigacijos sistemos, kurios aprėptų visas dviračių trasas, sukurti daug sudėtingiau, nes skaitmeniniuose žemėlapiuose paprastai nenurodomos dviračių trasos, kurios nebuvo išvardytos ar perkeltos į skaitmeninį pavidalą. Tačiau šioje srityje pasiekta didelė pažanga tose valstybėse, kuriose daug keliaujama dviračiais, pvz., suteikiant galimybę planuoti keliones dviračių trasomis internetu<sup>(13)</sup>.

3.20 Europos dviračių gamybos ir atsarginių dalių pramonės metinė apyvarta siekia 8 500 000 000 eurų, joje (tiesiogiai arba netiesiogiai) dirba apie 130 000 žmonių. Prie šio skaičiaus reikėtų pridėti daugiau nei 25 000 dviračiais prekiaujančių parduotuvių ir įgaliotųjų atstovų bei jų darbuotojus<sup>(14)</sup>. Be to, šie duomenys neapima aukštųjų technologijų mokslinių tyrimų. Ekonominė dviračių turizmo svarba auga, ypač nepalankiose ekonominėse sąlygose atsidūrusiuose regionuose, kur nedidelės įmonės, įkurtos prie ilgų trasų, pelnosi iš dviračių turizmo<sup>(15)</sup>.

3.21 Europos dviračių transporto politikos vis dar nėra. Europos Komisijos rengiamoje Žaliojoje knygoje dėl miesto transporto, kaip teigiama, bus aptartas ir dviračių transportas. Tai suteikia puikią galimybę kompensuoti Europos dviračių transporto politikos ir jos įtraukimo į kitas politikos sritis stoką, ateityje pripažįstant dviratį svarbia miesto transporto rūšimi.

3.22 Tiriamojoje nuomonėje dėl *Transporto miestų ir didmiesčių aglomeracijose* (TEN/276, CESE 273/2007), be dviračių ir pėsčiųjų eismo skatinimo (3.3.3 punktas), svarstomas ir transporto bei būstų planavimo koordinavimas (3.3.1 punktas). Dviračių transporto politika turi būti įtraukta į gyvenviečių planavimą

#### 4. Dviračių transporto infrastruktūros per sieną gerinimas

4.1 Europoje kyla sunkumų dviračių transportui per sieną, ypač kai dviratininkas nori savo dviratį pasiimti keliaudamas į užsienį tarptautiniais greitaisiais traukiniais, nes jie yra svarbus infrastruktūros elementas *dviračiais keliaujantiems turistams*. Tačiau Europoje tokiomis traukiniais dviračių vežti paprastai būna neįmanoma.

<sup>(12)</sup> ETMK, Dviračių transportą skatinanti nacionalinė politika, 24 p.

<sup>(13)</sup> Žr., pvz., [www.radroutenplaner.nrw.de](http://www.radroutenplaner.nrw.de) ir <http://www.fietserbond.nl/fietsrouteplanner>.

<sup>(14)</sup> Pagal 2003 m. duomenis, kuriuos pateikė COLIBI (Europos dviračių pramonės asociacija) ir COLIPED (Europos dviejų ratų dalių ir priedų pramonės asociacija).

<sup>(15)</sup> Šaltinis Les Lumsdon 2006 m. lapkričio 9 d. pranešimas baigiamojoje Šiaurės jūros dviračių trasos konferencijoje apie turizmą, ekonominį atgimimą ir Europos subsidijas; žr. <http://www.northsea-cycle.com> ir [http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes\\_and\\_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc](http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc).

4.2 Nors dviračių turizmas auga ir jį konkrečiai skatina Europos Komisija, taip pat nacionalinės ir regioninės valdžios institucijos kaip aplinką tausojančią bei svarbią (ypač ekonomiškai silpnesniems regionams) turizmo rūšį, dviratininkai, norintys keliauti traukiniu į savo atostogų ar tarptautinės kelionės dviračiu paskirties vietą, tikėtina, susidurs su rimtomis kliūtimis. Nepaisant to, kad oro linijų bendrovės mielai skraidina dviračius, ir keltuose yra tinkami įrenginiai dviračiams vežti (nors dviratininkų takai iki uostų ar iš jų bei jų ženklimas ne visada tinkami), geležinkelius valdančios įmonės atsisako leisti vežti dviračius tarptautiniais greitaisiais traukiniais.

4.3 Tačiau šios problemos sprendimo jau ieškoma — Europos Parlamentas didele balsų persvara 2007 m. sausio mėn. pareikalavo<sup>(16)</sup>, kad visi traukiniai Europoje turėtų įrengtą įvairios paskirties vietą, pvz., neigaliųjų vežimėliams, slidėms ir *dviračiams* vežti. Rekomenduojama, kad kiekviename Europos traukinyje, įskaitant ir tarptautinius greituosius traukinius, būtų numatytos vietos dviračiams vežti.

4.4 Dviračių eismo saugumas Europos valstybėse užtikrinamas labai skirtingai. Pirmiausia taip yra dėl to, kad kai kuriose valstybėse trūksta dviračių takų, ir dviratininkai turi važiuoti tuo pačiu keliu kaip ir automobiliai bei sunkvežimiai, važiuojantys 50 km/val., 80 km/val. ar dar greičiau. Tai neskatina žmonių važinėti dviračiais. Reikia skatinti, kad ir Europos lygmeniu būtų parengtos ir įgyvendintos atitinkamos saugaus eismo taisyklės, skirtos dviratininkams, jų transporto priemonėms, dviračių transporto infrastruktūrai ir kitiems eismo dalyviams.

4.5 Skiriasi ir esamos dviračių transporto infrastruktūros kokybė. Turistai dviratininkai nenorės keliauti į valstybes, kurias jie laiko nesaugiomis, jei jie įpratę prie saugesnės infrastruktūros savo šalyje. Rekomenduojama būtiniausius kokybės standartus (pvz., dviračių takų plotį, pritaikytą ir kitoms pedalinėms transporto priemonėms<sup>(17)</sup>, ženklimą) nustatyti tai dviračių transporto infrastruktūrai, kuri įrengiama naudojantis Europos subsidijomis, ir skirti subsidijas tokiais dviračių transporto infrastruktūrai vystyti, kuri jau pasiteisino kai kuriuose Europos miestuose ir valstybėse.

4.6 Nors kai kuriuos kelionių dviračiais skirtumus įvairiose Europos valstybėse ir miestuose lemia socialiniai, geografiniai, klimato ir kultūros ypatumai, pagrindinė skirtumų priežastis — transporto politika. Todėl labai svarbu keistis informacija, gera praktika ir rengti visuomenės informavimo kampanijas, skatinančias važinėti dviračiais. Rekomenduojama, kad Europos

<sup>(16)</sup> Žr. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0005+0+DOC+XML+V0//EN>.

<sup>(17)</sup> Pvz., dviviečiai dviračiai, sportiniai triračiai, aerodinaminiai dviračiai, kuriais važinėjama atsišalus ir dengti triračiai.

Komisija ir toliau subsidijuotų keitimąsi informacija ir gera praktika, taip pat siektų, kad dviračių transporto politiką (pvz., dviračių ir viešojo transporto suderinamumą) būtų privaloma integruoti į visus jos subsidijuojamus transporto projektus.

4.7 Važinėjimas dviračiu — tai populiarus užsiėmimas, kuris gali būti skatinamas kaip sveiko ir aplinką tausojančio gyvenimo būdo dalis, dviračių transporto politiką įtraukiant ir į kitas politikos sritis nei transportas. Dviračių transporto politiką rekomenduojama įtraukti vystant ne vien Europos transporto ir infrastruktūros politiką, bet ir teritorijų planavimo (ir ypač miestų plėtros), aplinkos, ekonomikos, sveikatos, mokymo ir švietimo politikos kryptis. Europos Komisija turėtų tinkamai organizuoti duomenų apie važinėjimą dviračiais Europoje stebėseną ir rinkimą bei skatinti mokslinių tyrimų metodų suderinimą.

## 5. Europos bendradarbiavimas plečiant *EuroVelo* trasų tinklą

5.1 *EuroVelo* — tai projektas, kurį 1995 m. inicijavo Europos dviratininkų federacija (EDF<sup>(18)</sup>). Siekiama išplėtoti 12 tarptautinių dviračių ilgųjų trasų Europoje — ir ES valstybėse narėse, ir už jų ribų. Bendras siūlomų trasų ilgis — 66 000 km. Trasoms daugiausia naudojamos esamos vietinės ir regioninės trasos. Visą žemyną apimančio projekto perspektyva ir Europos dviračių trasų tinklo vizija — tai svarbiausi privalumai, išryškėję pradėjus rengti projektą.

5.2 Tai paskatino vietos, regionines ir nacionalines valdžios institucijas bendradarbiauti kuriant tarptautines ilgąsias dviračių trasas. Praėjusiais metais buvo atidaryta *EuroVelo 6*, besitęsianti nuo Atlanto vandenyno iki Juodosios jūros. INTERREG fondai suvaidino esminį vaidmenį kuriant šias trasas. Tą patį galima pasakyti ir apie Šiaurės jūros dviračių trasą, kuri buvo baigta įrengti kaip INTERREG projektas 2006 m. pabaigoje, ją EDF laiko *EuroVelo 12*.

5.3 Pagrindinė *EuroVelo* idėja — išvystyti ir palaikyti pripažintą Europos dviračių trasų tinklą kaip TEN (transeuropinis tinklas), panašų į geležinkelių ir kelių tinklą. Aišku, šito siekiama ne tiek kaip Europos transporto politikos tikslo, bet labiau dėl turizmo ir regioninės plėtros Europoje. Be ilgalaikio vadova-

vimo, trasų koordinavimo ir informavimo, kitas svarbus tikslas yra tolesnė tinklo plėtra. 2002 m. buvo paskelbtos gairės visais esminiais *EuroVelo* trasų kūrimo aspektais, ir tai pasirodė esant labai naudinga užkertant kelią netinkamoms investicijoms. Europos Komisija turėtų toliau subsidijuoti *EuroVelo* trasų kūrimą, siekiant užbaigti Europos dviračių trasų tinklą (TEN).

5.4 Šiaurės jūros dviračių grupės partneriai dar nepadarė galutinių išvadų, kaip užtikrinti trasos tęstinumą ateityje, jos valdymą ir daugelio projekto dalyvių (maždaug 70 regionų aštuoniose valstybėse) bendradarbiavimą. Šis klausimas taip pat svarbus, atsižvelgiant į kitas tarptautines ilgąsias dviračių trasas, kurios buvo įrengtos projektų lėšomis (dažnai 50 proc. lėšų skirdavo ES), dėl kurių bendradarbiavimo ir bendros rinkodaros dar nepriimtas joks sprendimas.

5.5 Vienas iš plačiai svarstytų galimų problemos sprendimų, sekant nacionalinių organizacijų pavyzdžiu, — pavesti Europos organizacijai, pvz., Europos dviratininkų federacijai vadovauti, koordinuoti trasas ir administruoti jas, kai bus baigti infrastruktūros ir ženklavimo darbai. Pasak EDF, ilgalaikė trasų kokybės priežiūra, kai jos jau bus sukurtos, yra esminis klausimas, kurį reikia spręsti tarptautiniu, Europos lygmeniu. Europos Komisijai remiant, reikėtų kuriai nors Europos organizacijai pavesti *EuroVelo* projektų administravimą bei sekretoriato darbą ir perimti įvairias esamas Europos dviračių trasas. Taip siekiama užtikrinti infrastruktūros (įskaitant ženklimą) nuolatinę priežiūrą ir centralizuotą informacijos (įskaitant tą, kur galima gauti pagalbą, jei dviratis sugenda ar susiklosto kritiška padėtis) teikimą dviratininkams. Kaip ir daugeliui kitų Europos iniciatyvų ir bendradarbiavimo projektų, bus reikalinga ES finansinė parama.

5.6 Nors Europos dviratininkų federacijos ištekliai riboti, ji aktyviau dalyvavo *EuroVelo* projekte, kad rastų šios problemos sprendimą ir jį įgyvendintų. Tai apima bendradarbiavimą toliau vystant ženklavimo sistemą *EuroVelo 6* projektui, kad ši būtų nedviprasmiška ir galėtų būti pritaikoma visose valstybėse, taip pat pastangas, kad šią ženklavimo sistemą pripažintų UNECE<sup>(19)</sup>. Ženklavimo sistema, kurią nustatė EDF *EuroVelo 6* partnerių grupei, turi būti pripažinta oficialiai ir skatinamas jos įdiegimas.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

(18) Žr. [http://www.ecf.com/14\\_1](http://www.ecf.com/14_1).

(19) Žr. <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>.