

Solicitări adresate autorităților locale

4.13 Pentru asigurarea unui transport public de călători eficient și atractiv, precum și pentru descongestionarea centrelor de aglomerație urbană de transportul individual motorizat și de transportul rutier de mărfuri este nevoie de planificarea integrată a spațiului și a traficului, care, pe de o parte, trebuie îndreptată către evitarea aglomerației traficului, iar pe de altă parte utilizarea unor moduri de deplasare ecologice. În acest sens trebuie avute în vedere toate modurile și scopurile de transport și evaluate în funcție de conexiunile acestora cu zonele periferice.

4.14 În urma stabilirii unei ierarhii a obiectivelor și a strategiilor corespunzătoare, autoritățile locale trebuie să pună în aplicare diverse măsuri în cadrul unui proces de decizie politică și de comunicare.

4.15 Autoritățile locale ar trebui să stabilească obiective clare privind măsura și modul în care doresc să crească proporția transportului public de călători și a pietonilor și bicicliștilor pentru a reduce traficul auto individual. În această privință este importantă integrarea competențelor de planificare și de finanțare.

4.16 O planificare orientată spre viitor a transportului public de călători, ca parte a serviciilor municipale de interes general, trebuie să aibă în vedere și politica de achiziție a terenurilor, de exemplu pentru liniile și stațiile transportului public.

4.17 Aportul cetățenilor și al grupurilor de utilizatori la procesul de planificare este de mare importanță pentru succesul sistemelor de transport public. De aceea CESE recomandă autorităților locale să încurajeze implicarea largă a cetățenilor în dezvoltarea sistemelor de transport public.

Bruxelles, 25 aprilie 2007.

Președintele
Comitetului Economic și Social
Dimitris DIMITRIADIS

Aviz al Comitetului Economic și Social European privind „Promovarea deplasării transfrontaliere cu bicicleta”

(2007/C 168/18)

Într-o scrisoare din 7 noiembrie 2006, Ministerul german federal al Transporturilor, în contextul președinției germane a Consiliului UE, a solicitat CESE, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, să întocmească un aviz exploratoriu cu privire la *Promovarea deplasării transfrontaliere cu bicicleta*.

La 21 noiembrie 2006, Comitetul Economic și Social European a însărcinat Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă.

Având în vedere caracterul urgent al lucrărilor, în cea de-a 435-a sesiune plenară, care a avut loc la 25 și 26 aprilie 2007 (ședința din 25 aprilie 2007), Comitetul Economic și Social European l-a desemnat pe dl SIMONS ca raportor general și a adoptat prezentul aviz cu 128 voturi pentru, 2 voturi împotrivă și 8 abțineri.

1. Concluzii

1.1 (Încă) nu există o politică europeană pentru biciclete. Comisia Europeană sprijină, prin intermediul programelor de subvenționare, cercetarea, dezvoltarea și aplicarea de proiecte în cadrul politicii pentru mobilitate și utilizarea durabilă a energiei.

1.2 Comitetul recomandă, în general, integrarea deplasării cu bicicleta în politica de transporturi și infrastructură și, în special, acordarea unei atenții deosebite acestui tip de deplasare în cadrul viitoarei Cărți verzi pentru transportul urban.

1.3 În Europa, fiecare tren, inclusiv trenurile internaționale de mare viteză, ar trebui să fie obligat să pună la dispoziție spații, printre altele, pentru transportul bicicletelor.

1.4 Trebuie introduse standarde *minime* de calitate pentru infrastructura corespunzătoare construită cu ajutorul subvențiilor europene.

1.5 CESE recomandă, de asemenea, să fie create bugete europene pentru subvenționarea dezvoltării și întreținerii infrastructurii pentru biciclete. Există deja o infrastructură de bună calitate în unele orașe și țări europene.

1.6 Comisia Europeană trebuie să (continue să) subvenționeze schimbul de informații și bune practici, precum și campaniile de sensibilizare pentru deplasarea cu bicicleta, și să ceară integrarea politicii privind bicicletele (de exemplu, intermodalitatea dintre transportul public și deplasarea cu bicicleta) în toate proiectele de transport pe care le subvenționează.

1.7 Trebuie încurajată, de asemenea, la nivel european, elaborarea și aplicarea unor reguli de siguranță adecvate, atât pentru bicicliști și mijlocul lor de transport, cât și pentru infrastructura pentru biciclete și restul traficului.

1.8 Politica privind bicicletele trebuie integrată în dezvoltarea ulterioară a politicilor europene în domeniul amenajării teritoriului (în special de urbanism), mediului, economiei, sănătății, formării și educației.

1.9 Comisia Europeană trebuie să organizeze corespunzător monitorizarea și colectarea datelor privind deplasarea cu bicicleta în Europa și să încurajeze armonizarea metodelor de cercetare.

1.10 Comisia Europeană trebuie să continue subvenționarea creării de piste EuroVelo, astfel încât să se creeze o rețea europeană completă de piste pentru bicicliști, o rețea transeuropeană (TEN) pentru deplasarea cu bicicleta.

1.11 Se recomandă ca o organizație europeană, subvenționată de Comisia Europeană, să preia rolul administrativ și de secretariat pentru proiectele EuroVelo și diversele piste EuroVelo terminate. Astfel, se poate asigura întreținerea continuă a infrastructurii și asigurarea unor informații centralizate pentru bicicliști.

2. Introducere

2.1 Ministerul german federal al Transporturilor, în contextul președinției germane a Consiliului UE, a solicitat CESE să întocmească un aviz exploratoriu cu privire la deplasarea transfrontalieră cu bicicleta. Ministerul german a ridicat trei probleme.

2.2 Prezentul aviz exploratoriu examinează mai întâi situația actuală a politicii privind deplasarea cu bicicleta în UE (problema ministerială nr. 3), cu accentul pe bicicletă ca mijloc de transport în viața cotidiană. Apoi abordează posibilitățile de îmbunătățire a infrastructurii transfrontaliere pentru deplasarea cu bicicleta (problema ministerială nr. 2) și cooperarea europeană privind extinderea rețelei de drumuri (problema ministerială nr. 1). Cicloturismul este un aspect central legat de ultimele două chestiuni.

3. Situația actuală a politicii privind bicicletele în UE

3.1 Până acum, politica privind bicicletele a fost rareori un subiect separat. În trecut, bicicleta a apărut în discuții la nivel european în principal în contextul problemelor de mediu după ce mișcarea ecologistă a solicitat o politică mai bună privind deplasarea cu bicicleta, din cauza efectelor negative ale creșterii

traficului rutier. Astfel, într-un program de 12 puncte ⁽¹⁾, Comisarul UE pentru mediu, Ritt BIERREGAARD, a invitat autoritățile locale din Europa să adopte o politică favorabilă utilizării bicicletei.

3.2 Cartea albă pentru transporturi din 2001 și evaluarea ei intermediară din 2006 se concentrează asupra altor moduri de transport. Reacția Parlamentului European ⁽²⁾ la Cartea albă include, cu toate acestea, un apel către Comisia Europeană de a investi mai mult în îmbunătățirea accesului la transportul public pentru bicicliști.

3.3 În discursul său la conferința Euro-Velo-City 2005 din Dublin, comisarul pentru transport, Jacques BARROT, a subliniat faptul că, în ciuda aplicării principiului subsidiarității, Comisia Europeană a jucat un rol în promovarea utilizării bicicletei în întreaga Europă. Bicicleta ar putea juca un rol mai important în atingerea obiectivului propus de reechilibrare a modurilor de transport. Comisarul consideră că Comisia Europeană are de jucat un rol important, prin elaborarea programelor de finanțare, îmbunătățirea siguranței rutiere, informarea factorilor de decizie și promovarea cooperării.

3.4 Comisia Europeană sprijină inițiativa CIVITAS (City VITALity Sustainability) în contextul cercetării și dezvoltării. Până acum, au fost puse în aplicare proiecte pentru un sistem de transport urban mai durabil în 36 de orașe din 17 țări. Una dintre cele opt categorii de soluții integrate propuse se referă la promovarea unui stil de viață care utilizează mai puțin automobilul și mai frecvent bicicleta ⁽³⁾. Prin Programul Europa Energiei Inteligente, Comisia Europeană sprijină proiectele STEER care promovează utilizarea energiei durabile în transporturi. Două proiecte se concentrează pe schimbul de informații în domeniul politicii pentru biciclete ⁽⁴⁾.

3.5 În Cartea verde „Promovarea unei alimentații sănătoase și a activității fizice: o dimensiune europeană pentru prevenirea creșterii în greutate, obezității și bolilor cronice” ⁽⁵⁾, Comisia Europeană se întreabă cum pot politicile publice să asigure includerea activității fizice în rutina zilnică. O altă întrebare se referă la măsurile necesare — de exemplu, la amenajarea de cartiere rezidențiale — pentru dezvoltarea unui mediu care să încurajeze activitatea fizică.

3.6 Multe răspunsuri la aceste întrebări au fost deja găsite în „lumea bicicletelor”. Experții fac din ce în ce mai mult legătura dintre bicicletă și sănătate și nu doar pentru că acesta poate contribui la completarea dozei de activitate fizică zilnică în cadrul unui mod de viață sănătos. În contextul politicii de

⁽¹⁾ Comisia Europeană, DG XI: „Bicicleta: calea de urmat pentru orașe”, Luxemburg, 1999.

⁽²⁾ Rezoluția din 12 februarie 2003 — Comisia pentru politică regională, transporturi și turism a PE, raportor: Juan de Dios Izquierdo Collado, 9 decembrie 2002, Raport privind Cartea albă a Comisiei: „Politica europeană a transporturilor în perspectiva anului 2010: momentul alegerilor”, FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//FR&language=FR>.

⁽³⁾ A se vedea www.civitas-initiative.org.

⁽⁴⁾ A se vedea [www.http://ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy](http://ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy).

⁽⁵⁾ COM(2005) 637 final.

mediu, deplasarea cu bicicleta poate, de asemenea, ajuta la reducerea concentrației de particule din aer în zonele urbane, dar, pe de altă parte, imaginea negativă a calității aerului în zonele urbane îi descurajează, de fapt, pe bicicliști.

3.7 Prin dezvoltarea managementului tot mai integrat al mobilității, s-a acordat o atenție sporită avantajelor pe care bicicleta le oferă în rezolvarea problemei congestiei traficului. Pe lângă deplasările zilnice de acasă la serviciu, se pare că și traficul social și recreațional joacă un rol important în crearea ambuteiajelor. Alți factori includ economiile de scară (cum ar fi fuziunea spitalelor și concentrarea supermagazinelor în afara orașelor) și distanțele mai mari rezultate de aici. Bicicleta este în pericol să devină mai puțin atractivă.

3.8 O problemă frecventă este aceea că infrastructura nouă sau extinsă intersectează piste pentru bicicliști existente sau planificate, constituind astfel obstacole de netrecut sau deranjante pentru bicicliști, precum și pentru cicliștii amatori care, în acest caz, sunt limitați la zona rezidențială sau orașul propriu din cauza infrastructurilor majore de transport. Acestei probleme trebuie să i se acorde atenție și să se găsească soluții atunci când se construiește infrastructura nouă, în special rutieră și feroviară. Atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic, trebuie să se prevadă o pistă pentru bicicliști de fiecare dată când se amenajează infrastructuri noi.

3.9 Ar trebui, de asemenea, menționată în acest sens introducerea unor instrumente, cum ar fi standardele minime de calitate, pentru infrastructura pentru biciclete construită folosind subvenții europene. Pentru a se crea un mediu de viață plăcut, orașele pot folosi ca stimulente infrastructura pentru biciclete bună, confortabilă și sigură, inclusiv piste pentru bicicliști și amenajarea de parcuri pentru biciclete în centrul orașelor.

3.10 În Europa, Olanda este considerată o țară de vârf pentru deplasarea cu bicicleta și un model pentru alte țări. Olanda are această reputație nu doar datorită celei mai mari rate de mobilitate ciclistă din Europa, ci și datorită planului director pentru biciclete (*Masterplan Fiets*, 1990-1997). Și alte țări europene au urmat modelul olandez și sunt acum convinse că atenția și angajamentul (inclusiv financiar) al autorităților naționale este esențială pentru o bună politică pentru biciclete.

3.11 Planul director pentru biciclete olandez a demonstrat clar, judecând în termeni de călătorii, că o bună politică în acest sens nu trebuie doar să asigure piste bune (confortabile, rapide și sigure) pentru bicicliști, ci și să acorde atenție posibilității de a parca bicicletele, într-un mod sigur și convenabil, la domiciliu, în gări, în punctele de interconectare cu transportul în comun și în stațiile de autobuz și la destinația finală.

3.12 Cu câțiva ani în urmă, Conferința Europeană a miniștrilor de transport (CEMT) a organizat un sondaj privind politica

națională de transport din statele membre CEMT ⁽⁶⁾. Din acest sondaj a rezultat că numai câteva țări nu au nici o politică națională pentru biciclete ⁽⁷⁾. Bineînțeles, sfera, statutul și impactul politicilor naționale diferă de la o țară la alta. Proporția medie a călătoriilor efectuate cu bicicleta din numărul total de călătorii în Europa este, conform CEMT, de 5 %. Cu toate acestea, țări cum ar fi Danemarca (18 %) și Olanda (27 %) dovedesc că este posibil să se atingă o proporție mult mai mare ⁽⁸⁾.

3.13 Aceste diferențe la nivel național, precum și alte diferențe la nivel local, arată că utilizarea bicicletelor poate fi influențată prin politica guvernamentală. Potențialul de creștere principal este în trecerea de la utilizarea autoturismelor proprietate personală la biciclete pentru călătorii de 5 până la 8 km. În Europa, autoturismele sunt utilizate pentru peste jumătate din aceste călătorii scurte. Chiar și pentru călătorii mai scurte de 2 km, utilizarea autoturismelor este de 30 % ⁽⁹⁾.

3.14 Scopul principal al politicii în acest domeniu este încurajarea oamenilor să facă călătoriile scurte cu bicicleta. Se iau însă în considerare și piste pentru bicicliști rapide și directe pe distanțe lungi în zonele metropolitane.

3.15 Potențialul de creștere a utilizării bicicletei pentru distanțe scurte este baza de calcul pentru contribuția pe care o bună politică pentru biciclete o poate aduce în combaterea schimbării climatice. Conform unor calcule recente, în Olanda, de exemplu, călătoriile scurte cu autoturismul (< 7,5 km) reprezintă circa 6 % ⁽¹⁰⁾ din emisiile totale ale autoturismelor.

3.16 Bicicleta, cumpărată, împrumutată sau închiriată, poate contribui la o mai mare utilizare a transportului în comun. Bicicleta extinde raza din jurul gării, stației de autobuz sau domiciliului în cadrul căreia călătorul poate ajunge în stație sau acasă, fără autoturism, în câteva minute.

3.17 Diferențele dintre diferitele țări europene cu privire la proporția de călătorii cu bicicleta nu poate fi explicată numai prin circumstanțe socio-geografice, climatice și culturale, deși ele joacă în mod firesc un rol în acest sens ⁽¹¹⁾. Un factor semnificativ în țările cu tradiție ciclistă pare a fi rolul important al asociațiilor care militează în favoarea promovării unei politici bune pentru biciclete. Acestea sunt adesea responsabile pentru inițiative care ajung strategii naționale.

⁽⁶⁾ CEMT, Politici naționale pentru promovarea bicicletei (Punerea în aplicare a politicilor de transporturi urbane durabile: mergând înainte), Serviciul de publicații al OECD, 2004.

⁽⁷⁾ CEMT, Politici naționale pentru promovarea bicicletei, p. 43.

⁽⁸⁾ CEMT, Politici naționale pentru promovarea bicicletei, p. 20.

⁽⁹⁾ CEMT, Politici naționale pentru promovarea bicicletei, p. 24.

⁽¹⁰⁾ A se vedea <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>.

⁽¹¹⁾ Cercetări efectuate în Olanda în ultimii ani sugerează că imigranții (inclusiv imigranții de a doua generație) din Maroc, de exemplu, folosesc bicicleta în medie substanțial mai puțin decât olandezii nativi. A se vedea „Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht”, Fietsberaad numărul 11a, noiembrie 2006 — <http://www.fietsberaad.nl>.

3.18 Monitorizarea și evaluarea politicii pentru biciclete la nivel european sunt, din nefericire, împiedicate de lipsa de statistici utilizabile și accesibile. Nu doar asociațiile, ci și CEMT susțin o mai bună culegere a datelor privind politica pentru deplasarea cu și utilizarea bicicletelor ⁽¹²⁾ (nota de subsol 9). Decizia de a nu mai include statistici importante privind utilizarea bicicletelor în Cartea statistică de buzunar „Energia și transportul în UE în cifre” a fost întâmpinată cu scepticism.

3.19 În timp ce sistemele de navigație GPS pentru autoturisme sunt deja foarte răspândite, sistemele de navigație care să acopere toate piste pentru bicicliști au fost mai dificil de lansat, deoarece hărțile digitale, în general, nu indică piste pentru bicicliști, care nu au fost incluse sau digitizate. Cu toate acestea, se înregistrează progrese considerabile în acest domeniu în țările cu tradiție în deplasarea cu bicicleta, cum ar fi disponibilitatea planificatoarelor de rute cicliste pe Internet ⁽¹³⁾.

3.20 Industria europeană producătoare de biciclete și piese de schimb are o cifră de afaceri estimată la 8,5 miliarde EUR și angajează (direct sau indirect) aproximativ 130 000 de persoane. La această cifră, se mai adaugă peste 25 000 magazine și de distribuitori și personalul acestora ⁽¹⁴⁾, iar aceste date nu țin seama de cercetarea tehnologică de vârf. Importanța economică a cicloturismului este în creștere, în special în regiunile dezavantajate economic, unde întreprinderile mici aflate de-a lungul rutelor de mare distanță pentru bicicliști profită de pe urma cicloturismului ⁽¹⁵⁾.

3.21 Până acum nu a existat o politică europeană în favoarea bicicletei. Cartea verde privind transportul urban pe care o pregătește Comisia Europeană va aborda și chestiunea deplasării cu bicicleta, conform Comisiei. Aceasta oferă o excelentă ocazie pentru a compensa lipsa unei politici europene în favoarea și de integrare a bicicletei în celelalte domenii reglementate prin politici, prin includerea deplasării cu bicicleta în Cartea verde ca o formă importantă de transport urban.

3.22 Avizul exploratoriu privind „Transporturile în zonele urbane și metropolitane” — TEN/276, CESE 273/2007, pe lângă promovarea deplasărilor cu bicicleta și pe jos (punctul 3.3.3), abordează și coordonarea planificării infrastructurilor de transport și de urbanism (punctul 3.3.1). Integrarea politicii privind bicicleta în politica de urbanism va trebui să fie concretizată.

4. Îmbunătățirea infrastructurii transfrontaliere pentru biciclete

4.1 Apar probleme în transportul transfrontalier cu bicicleta în cadrul Europei, în special când biciclistul dorește să își ia propria bicicletă în străinătate folosind trenurile internaționale de mare viteză, care sunt o componentă de infrastructură importantă pentru cicloturiști. Cu toate acestea, în Europa este, de obicei, imposibil să se transporte biciclete în astfel de trenuri.

4.2 Deși cicloturismul este în creștere și este promovat în mod specific de către Comisia Europeană și autoritățile naționale

și regionale ca o formă de turism durabilă și importantă, în special pentru regiunile mai slab dezvoltate economic, bicicliștii care doresc să călătorească cu trenul spre destinația lor de vacanță sau spre punctul de pornire al vacanței lor internaționale pe bicicletă este foarte probabil că se vor confrunta cu probleme mari. Cu toate că liniile aeriene transportă bicicletele fără probleme și că pe feriboturi există condiții bune de transport al bicicletelor (deși semnalizarea și piste pentru bicicliști de la și către porturi nu sunt întotdeauna satisfăcătoare), operatorii feroviari refuză să permită accesul bicicletelor în trenurile internaționale de mare viteză.

4.3 O soluție la această problemă în transportul transfrontalier al bicicletelor pare să se contureze în urma votului din Parlamentul European din ianuarie 2007 ⁽¹⁶⁾, când s-a aprobat cu o largă majoritate un text care obligă toate trenurile din Europă să includă o secțiune multifuncțională pentru scaune cu rotile, schiuri și biciclete, de exemplu. Se recomandă ca fiecare tren din Europa, inclusiv trenurile internaționale de mare viteză, să fie obligat să pună la dispoziție spații pentru transportul bicicletelor.

4.4 Siguranța rutieră pentru bicicliști diferă mult în țările europene. Toate acestea rezultă din lipsa unei infrastructuri specifice pentru bicicliști în anumite țări, în care bicicliștii trebuie să împartă drumul cu mașini și camioane care călătoresc cu viteze de 50-80 km/h sau chiar mai mari. Aceasta descurajează populația locală să utilizeze bicicleta. Trebuie încurajată, de asemenea la nivel european, elaborarea și aplicarea unor reguli de siguranță adecvate, atât pentru bicicliști și mijlocul lor de transport, cât și pentru infrastructura pentru biciclete și restul traficului.

4.5 De asemenea, calitatea infrastructurii existente variază. Cicloturiștii nu vor dori să meargă în țări pe care le consideră nesigure dacă sunt obișnuiți cu o infrastructură mai sigură în țara lor de origine. Se recomandă să se introducă standardele de calitate *minimă* (de exemplu, în ceea ce privește lățimea pistelor pentru biciclete, inclusiv pentru bicicletele speciale ⁽¹⁷⁾, sau semnalizarea) pentru infrastructura pentru biciclete construită cu ajutorul subvențiilor europene și să se pună la dispoziție bugete de subvenționare pentru înființarea unei infrastructuri pentru biciclete de tipuri care și-au dovedit deja eficiența în unele orașe și țări europene.

4.6 Deși diferențele mari în proporția călătoriilor efectuate cu bicicleta în diversele orașe și țări europene sunt o consecință a diferențelor sociale, geografice, climatice și culturale, principalul motiv pentru utilizarea sau nu a bicicletei este constituit de diferențele în politica de transport. De aceea, schimbul de informații, de bune practici și de acțiuni de sensibilizare pentru deplasarea cu bicicleta este de mare importanță. Comisia Europeană trebuie să (continue să) subvenționeze schimbul de informații și bune practici, precum și campaniile de sensibilizare

⁽¹²⁾ CEMT, Politici naționale pentru promovarea bicicletei, p. 24.

⁽¹³⁾ De exemplu, a se vedea: www.radroutenplaner.nrw.de și <http://www.fietserbond.nl/fietsrouteplanner>.

⁽¹⁴⁾ În conformitate cu o estimare pentru 2003 de către COLIBI (Asociația industriei europene a bicicletelor) și COLIPED (Asociația industriei europene a pieselor și accesoriilor pentru vehiculele cu două roți).

⁽¹⁵⁾ Sursă: Prezentarea lui Les Lumsdon la conferința finală a Rutei cicliste a Mării de Nord, 9 noiembrie 2006, cu privire la turism, regenerarea economică și subvențiile europene; a se vedea: <http://www.northseacycle.com> și http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc.

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

⁽¹⁷⁾ De exemplu, bicicletele în tandem, bicicletele pentru marfă, bicicletele culcate aerodinamice și triciclurile acoperite.

pentru deplasarea cu bicicleta, și să ceară integrarea politicii privind bicicletele (de exemplu, intermodalitatea dintre transportul public și deplasarea cu bicicleta) în toate proiectele de transport pe care le subvenționează.

4.7 Mersul cu bicicleta este o activitate populară, care poate fi promovată ca parte a unui stil de viață sănătos și durabil prin integrarea politicii privind bicicletele în alte domenii de politică decât transportul. Se recomandă ca politica privind bicicletele să fie integrată în dezvoltarea ulterioară a politicii europene nu doar în domeniul transportului și infrastructurii, ci și în cel al amenajării teritoriului (în special de urbanism), mediului, economiei, sănătății, formării și educației. Se recomandă, de asemenea, ca Comisia Europeană să organizeze corespunzător monitorizarea și colectarea datelor privind deplasarea cu bicicleta în Europa și să încurajeze armonizarea metodelor de cercetare.

5. Cooperarea europeană pentru extinderea rețelei de piste pentru biciclete EuroVelo

5.1 EuroVelo este un proiect inițiat de Federația Cicliștilor Europeni (ECF) în 1995 ⁽¹⁸⁾. Scopul este dezvoltarea a 12 piste pentru biciclete internaționale pe distanță lungă în Europa, atât în statele membre, cât și în țări terțe. Lungimea totală a rutelor propuse este de 66 000 km. Aceste piste se bazează în mare parte pe drumurile locale și regionale existente. Perspectiva continentală a proiectului și viziunea unei rețele paneuropene de piste pentru cicliști s-au dovedit a fi un element important de la începerea proiectului.

5.2 Acesta a inspirat autoritățile locale, regionale și naționale să coopereze la stabilirea pistelor pentru cicliști internaționale pe distanțe lungi. Anul trecut a fost deschis drumul EuroVelo 6, de la Oceanul Atlantic la Marea Neagră. Fondurile INTERREG au jucat un rol major în crearea acestor drumuri. Aceasta se aplică și rutei cicliste a Mării Nordului, care a fost încheiată ca un proiect INTERREG la sfârșitul anului 2006 și este considerată de către ECF drumul EuroVelo 12.

5.3 Ideea care stă la baza EuroVelo este dezvoltarea și întreținerea unei rețele de rute cicliste transeuropene ca o rețea TEN (Rețea transeuropeană), comparabile cu rețelele feroviare și rutiere. Evident, acest lucru este de dorit nu doar ca parte a politicii europene de transport, ci mai ales în beneficiul turismului și dezvoltării regionale în Europa. Pe lângă managementul pe termen lung, coordonarea rutelor și informarea, o altă sarcină importantă este dezvoltarea viitoare a rețelei. Publicarea în 2002

a liniilor directe pentru toate aspectele majore ale înființării unei rute EuroVelo s-au dovedit de mare valoare în prevenirea dezinvestițiilor. Comisia Europeană ar trebui să continue subvenționarea înființării de rute EuroVelo în vederea dezvoltării unei rețele complete de drumuri europene pentru cicliști, o rețea transeuropeană (TEN) de transport cu bicicleta.

5.4 Discuțiile dintre partenerii Grupului ciclist al Mării Nordului asupra metodelor de asigurare a continuității viitoare a rutei, a marketingului și cooperării dintre numeroșii parteneri la proiect (circa 70 de regiuni din opt țări) nu au condus încă la o concluzie. Această chestiune este importantă și cu privire la alte rute cicliste internaționale pe distanțe mari finanțate ca proiecte (adesea cu până la 50 % fonduri europene), pentru care nu s-au găsit soluții pentru managementul cooperării și marketingul comun.

5.5 O posibilă soluție mult discutată la această problemă, respectând modelul organizațiilor la nivel național, este împuternicirea unei organizații europene cum ar fi Federația Cicliștilor Europeni (European Cyclists Federation, ECF) cu managementul, coordonarea și administrarea rutelor, după ce lucrările la infrastructură și semnalizare sunt încheiate. În conformitate cu ECF, întreținerea pe termen lung a calității pistelor, după terminarea acestora, este o problemă majoră care trebuie rezolvată la nivel internațional, european. O organizație europeană ar trebui să preia rolul administrativ și de secretariat pentru proiectele EuroVelo și diferitele piste EuroVelo terminate. Acest lucru este necesar pentru a asigura întreținerea continuă a infrastructurii (inclusiv semnalizarea) și oferirea de informații centralizate pentru cicliști (inclusiv informații cu privire la punctele de ajutor în caz de defecțiune sau urgență). La fel ca pentru multe alte inițiative europene și proiecte de cooperare, va fi nevoie de sprijin financiar din partea UE.

5.6 În ciuda resurselor sale limitate, ECF și-a sporit eforturile pentru proiectul EuroVelo cu scopul de a găsi și aplica o soluție la această problemă. Aceasta include cooperarea la dezvoltarea ulterioară a unui sistem de semnalizare pentru proiectul EuroVelo 6 care să fie neambiguă și să se poată aplica și adapta în toate țările, și demersurile pentru recunoașterea acestui sistem de semnalizare de către UNECE ⁽¹⁹⁾. Ar trebui acordată recunoașterea oficială sistemului de semnalizare creat de ECF în cadrul grupului de parteneri EuroVelo 6 și aplicarea acestuia ar trebui încurajată.

Bruxelles, 25 aprilie 2007.

Președintele
al Comitetului Economic și Social European
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁸⁾ A se vedea http://www.ecf.com/14_1.

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