

Маніфест Європейської Федерації Велосипедистів до виборів у Європейський Парламент 2014

У той час як більшість маленьких та великих міст Європи незмінно продовжують рости, далі виснажуючи мізерні ресурси – громадський простір, дорожню інфраструктуру, паркувальні можливості – транспортна парадигма «спершу машини» стає парадигмою минулого. На зміну приходить велосипед: швидкий та надійний, зручний та доступний, екологічно чистий та ефективний у просторовому відношенні.

Близько 250 мільйонів європейців обрали велосипед та використовують його як засіб пересування. Основна місія Європейської Федерації Велосипедистів (European Cyclists' Federation, ECF) – спонукати ще більше людей до використання велосипеда. З нагоди виборів до Європейського Парламенту в травні 2014 року ECF опублікувала *маніфест* з переліком 10 *ключових сфер*, рекомендованих до розвитку протягом наступних п'яти років. Здійснення цих кроків наблизить ECF до досягнення вищезгаданої мети.

Європейський Парламент в 2014-2019: Кроки в 10 Ключових Сферах, Рекомендовані ECF

1. Фінансування Євросоюзом велосипедних проектів

Рекомендація ECF: Протягом наступного Фінансового періоду 2014 – 2020, 6 мільярдів євро, тобто 10% загального транспортного бюджету ЄС, асигнувати на велосипедний рух.

Обґрунтування:

Поліпшене забезпечення велосипедного руху стимулюватиме більше людей використовувати велосипед частіше і пов'язані з цим переваги з'являться слідом. Тому ECF вважає, що 10 % загального транспортного бюджету слід виділити на велосипедний рух.

Щоб гарантувати наявність адекватного фінансування стійкого виду транспорту, ECF закликає ЄС витратити 6 мільярдів євро на велосипедні проекти протягом наступного фінансового періоду шляхом Європейських програм фінансування, таких як Європейський фонд регіонального розвитку, Фонд гуртування, Європейський сільськогосподарський фонд розвитку сільських територій та Сполучення Європи.

Потенційні велосипедні схеми, які ЄС варто фінансувати, можна категоризувати наступним чином:

- Розвиток європейських, національних, регіональних та місцевих велосипедних мереж;
- Паркувальні місця та місця для зберігання велосипедів;
- Проведення кампаній, популяризація та навчання;
- Сервіс для велосипедистів;
- Системи загального використання велосипедів;
- Моніторинг, контроль за використанням та оцінка впливу.

2. Підтримка EuroVelo, Європейської мережі велосипедних трас

Рекомендації ECF:

- Закінчення *EuroVelo* до 2020;
- Забезпечення фінансування шляхів *EuroVelo* TEN-T (Транс'європейською мережею транспорту);
- ЄС має надати фінансову та технічну допомогу для координації, просування та поширення мережі на європейському рівні;

Обґрунтування:

EuroVelo, Європейська мережа велосипедних трас, -- це мережа 14 магістральних велосипедних маршрутів, що сполучають цілий континент. Нині існує приблизно 45 000 км доріг, а по закінченні загальна довжина їх становитиме більш, ніж 70 000 км. *EuroVelo* координується на європейському рівні ECF разом з мережею Національних центрів координації *EuroVelo*, які займаються реалізацією маршрутів на національному рівні. Ці організації працюють разом над тим, щоб завершити будівництво мережі до 2020 року. Маршрути *EuroVelo* забезпечують ключові сполучення між та всередині міст, а також найважливіші транспортні зв'язки в сільській місцевості. Окрім мобільності, велосипедний туризм є зростаючим бізнесом та міцно підтримує сільську та регіональну економіку. Завершення мережі *EuroVelo* значно покращило б мобільність жителів Європи стійким, екологічним та ефективним з точки зору енергозберігання шляхом. ECF закликає ЄС прийняти участь у цьому, забезпечивши фінансову та технічну допомогу для координації, просування та поширення мережі на європейському рівні.

3. Безпечніші механічні транспортні засоби

Рекомендації ECF:

- Рекомендувати ЄС запровадити ліміт швидкості 30 км/год, а не 50 км/год у щільно забудованих районах;
- Оснастити комерційні транспортні засоби прибором *Intelligence Speed Assistance (ISA)* на протипоточний обмежувач швидкості, а також всі нові автомобілі -- принаймні знаком *ISA*; з часом оснастити всі автомобілі дійсними *ISA*;
- Покращити дизайн кабіни вантажівок.

Обґрунтування:

Приблизно половина усіх нещасних випадків у містах відбуваються за участі пішоходів та велосипедистів. Оскільки перевищення швидкості та зіткнення із засобами автотранспорту є головними причинами смертей, вкрай необхідно вжити заходи щодо покращення безпеки. У відповідь на перевищення швидкості, в маленьких та великих містах, в найбільших частинах їхньої дорожньої мережі, був запроваджений ліміт швидкості в 30 км/год. Однак це суперечить Віденській конвенції про дорожній рух 1968 року, в якій ліміт швидкості в європейських щільно забудованих районах обмежується 50 км/год. ECF вважає, що настав час знизити цей ліміт до 30 км/год. Необхідно також запровадити нижчі ліміти швидкості, в чому *Intelligence Speed Assistance* виявився ефективним та рентабельним інструментом. Окрім цього, необхідно підвищити рівень безпеки вантажних автомобілів. За рахунок цегловидної форми кабіни вантажівки і завищеного розташування водія, навколо кабіни виникають великі сліпі плями, що стають причинами серйозних ушкоджень та нещасних випадків серед велосипедистів. Внесення зміни до Європейського закону має зобов'язати виробників вантажних автомобілів проектувати більш вдосконалені кабіни.

4. Рівні можливості для велосипедного руху поряд з іншими видами транспорту

Рекомендації ECF:

- ЄС необхідно дати рекомендацію країнам-членам ЄС щодо створення рівних можливостей для велосипедного руху поряд з іншими видами транспорту;
- ЄС необхідно дозволити країнам-членам ЄС запровадити знижений рівень ПДВ від продажу велосипедів.

Обґрунтування:

Затори є однією з головних проблем транспортної системи Європи, особливо в години пік. Багато національних фіскальних режимів створюють нераціональні стимули на зразок забезпечення працівників автомобілями компанії. В результаті, автомобілі компаній складають близько 50 % від продажу всіх нових автомобілів в ЄС. ЄС необхідно заохочувати країни-члени запровадити фіскальні заходи щодо стимулювання велосипедного руху або усунення бар'єрів у використанні велосипеду з метою їзди на роботу й додому. ECF також вважає доцільним впровадження зниженого рівня ПДВ від продажу велосипедів країнами-членами ЄС.

5. Краща якість повітря в Європі

Рекомендації ECF:

- Прийняти більш суворі стандарти якості повітря в ЄС, заснованих на принципах Всесвітньої Організації Охорони Здоров'я (ВООЗ);
- Покращити базу знань зв'язків між часткою видів транспорту та якістю атмосферного повітря;
- Систематично аналізувати, який внесок інвестування у велосипедний рух здатний зробити в те, щоб відповідати стандартам якості повітря;
- Пріоритетизація активної мобільності над індивідуальними моторизованими засобами транспорту в маленьких та великих містах;
- Зробити моторизовані засоби транспорту екологічними, наскільки це можливо.

Обґрунтування:

Забруднення повітря спричинило більш ніж 400 000 передчасних смертей у 2010 році. 90 % жителів піддаються дії одного з найшкідливіших забрудників на рівні, який ВООЗ вбачає згубним для здоров'я. Для того, щоб покращити якість повітря, використання велосипеда має бути пріоритетизованим над індивідуальними моторизованими засобами транспорту. Моторизовані засоби транспорту в міській місцевості – механізовані дво- та триколісні мотоцикли, автомобілі, фургони, вантажівки – також мають стати екологічними.

6. Переваги використання велосипеда у сфері охорони здоров'я

Рекомендації ECF:

- ЄС має дати рекомендацію країнам-членам інтегрувати переваги від використання велосипеда в політику в сфері охорони здоров'я;
- ЄС має дати рекомендацію країнам-членам інтегрувати аспект соціальної медицини в оцінку транспортних засобів.
- Якщо ЄС зобов'язується фінансувати транспортні проекти, аспект соціальної медицини має бути включеним в оцінку транспортних засобів.

Обґрунтування:

Транспорт та охорона здоров'я нерозривно пов'язані. Нестача фізичної активності є основним фактором ризику найпоширеніших хвороб і найбільшою статтею видатків для європейської системи охорони здоров'я. Активна мобільність може значно зменшити ці видатки, оскільки запобіжні заходи є набагато дешевші, ніж лікування. Подібним чином, аналіз зисків і витрат в оцінці транспортних засобів показав, що інвестування у велосипедний рух визначає вищий коефіцієнт вигід і витрат, ніж інвестування в індивідуальні засоби транспорту, передусім завдяки

користі для здоров'я від використання велосипеда. Як наслідок, ЄС має дати рекомендацію країнам-членам інтегрувати переваги від використання велосипеда в політику в сфері охорони здоров'я та інтегрувати аспект здоров'я в оцінку транспортних засобів. Якщо транспортна інфраструктура будується за кошти ЄС, аспект здоров'я має бути інтегрованим.

7. Інтеграція велосипедного руху в мультимодальну транспортну систему

Рекомендації ECF:

- В разі, якщо ЄС фінансує мультимодальні планувальники поїздок та інтегровані системи продажу квитків, велосипедний рух має бути їх частиною;
- Під час національних та міжнародних поїздок на поїзді на довгі відстані, має бути дозволене перевезення велосипеда.

Обґрунтування:

Доступ до мобільності на противагу володіння індивідуальним автомобілем стане базовим рішенням в економіці 21-го сторіччя – економіці спільного користування. Велосипедний рух має бути повноцінною її складовою. В разі, якщо ЄС фінансує мультимодальні планувальники поїздок, в них має бути інтегрована інформація про велосипедні мережі, системи спільного використання велосипедів та велосипедні парковки. Так само, системи спільного використання велосипедів мають бути повноцінною частиною інтегрованих систем продажу квитків. Під час поїздок на поїзді на довгі відстані має бути дозволене перевезення велосипеда, вносячи поправку до Регламенту ЄС 1371/2007 про права та обов'язки пасажирів.

8. Статистика та збір даних про використання велосипеда

Рекомендації ECF:

- Скликати групи експертів у рамках *Horizon 2020* для створення пакету заходів щодо використання велосипеда;
- На основі рекомендацій групи експертів, ЄС та країни-члени зобов'язуються зібрати дані про використання велосипеда.

Обґрунтування:

Дані – це політика. Найголовніше, вони використовуються для того, щоб виправдати рішення про те, які інвестиції у транспортну інфраструктуру необхідно зробити. У той час як деякі країни-члени збирають об'єктивні дані про використання велосипеда, деякі – ні. Як наслідок, Євростат також не публікує жодних даних про використання велосипеда. Для того щоб отримати реалістичні дані про стан велосипедного руху, ECF рекомендує Комісії скликати групи експертів та оцінювачів для створення пакету заходів щодо використання велосипеда. На основі рекомендацій групи експертів, ЄС та країни-члени мають зобов'язатися зібрати дані про використання велосипеда.

9. Європейський Генеральний План популяризації велосипедного руху

Рекомендації ECF:

- Європейська Комісія має затвердити Європейський Генеральний План популяризації велосипедного руху.

Обґрунтування:

Велосипедний рух пов'язаний з рядом сфер європейської політики. Це вимагає горизонтальної інтеграції, для того щоб подолати існуючий фрагментарний підхід різних Генеральних директоратів Комісії. 11 країн-членів ЄС вже мають сучасну національну стратегію щодо використання велосипеда, котра визначає цілі, інструменти та ймовірні результати, а також дає сигнал всім іншим органам влади в сфері місцевої та регіональної політики, що велосипедний рух має значення. Європейська Комісія має слідувати національним прикладам та розробити й опублікувати Європейський Генеральний План популяризації велосипедного руху найпізніше до 2019.

10. Об'єкт транспортної частки ЄС на 2030

Рекомендації ECF:

- ЄС має взяти собі за мету питання транспортної частки -- найпізніше до 2030.

Обґрунтування:

ЄС поставив досить чіткі завдання у багатьох сферах політики, у тому числі в сфері транспорту та міської мобільності. Наприклад, Комісія хоче поступово скоротити в містах використання автомобілів з традиційним паливом до 2050 та до 2030 створити на основних міських територіях вільну від CO2 систему логістики міста. В той час як ECF схвалює завдання з міської мобільності, у Федерації вважають, що важливим доповненням до цього завдання є питання транспортної частки. Якщо існуючі автомобілі з традиційним використанням палива будуть замінені автомобілями з нетрадиційним використанням палива, наприклад електромобілями, не буде досягнуто покращення якості міського простору в міських територіях: не вирішиться питання нестачі паркувальних місць у центральних частинах міст чи у збільшенні фізичної активності жителів ЄС. Принаймні 6 країн-членів ЄС створили чіткі завдання щодо велосипедного руху.

Під час підготовки до наступних виборів до Європейського Парламенту 21-25 травня ECF та її члени запросили кандидатів взяти участь в опитуванні з питань європейської політики у сфері велосипедного руху. 364 кандидатів в Депутати Європейського Парламенту заповнили лист опитування та продемонстрували величезну підтримку вимог ECF з середнім рівнем схвалення 90%, з найбільшою кількістю відповідей з боку Фінляндії (40), Іспанії (31), Словаччини та Греції (30). Найбільше схвалення з 10 рекомендацій ECF отримало питання щодо створення безпечніших моторизованих засобів транспорту (96%) та затвердження Європейського Генерального Плану популяризації велосипедного руху (93%). Найменшу підтримку отримало питання щодо обов'язкового збору даних про стан велосипедного руху на європейському та національному рівні (73 %).

За матеріалами (1) <http://www.ecf.com/manifesto-for-the-european-parliament-elections-2014/> та

(2) <http://www.ecf.com/news/strong-signs-that-next-european-parliament-will-be-cycling-friendly/>

Переклад Вікторія Мокряк, для АВК.