

ROLA EUROPEJSKIEJ FEDERACJI CYKLISTÓW W ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI¹

Andrzej Zalewski

dr hab. inż., profesor nadzwyczajny, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, Wydział Matematyki, Informatyki i Architektury Krajobrazu, Katedra Kształtowania Krajobrazu, ul. Konstantynów 1H, 20-078 Lublin, e-mail: andrzej.zalewski2205@gmail.com

Maria Styblińska

mgr, wykładowca, Podyplomowe Studium Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, ul. Koszykowa 55, 00-695 Warszawa; e-mail: maria.styblinska@gmail.com

Holger Haubold

Ph.D. Scientists for Cycling Officer of European Cyclists' Federation, Rue Franklin 28, 1000 Brussels, e-mail: h.haubold@ecf.com

Streszczenie: *Europejska Federacja Cyklistów (ECF) jest europejską organizacją pozarządową promującą transportowe, rekreacyjne i turystyczne wykorzystanie roweru, a tym samym rozwój zrównoważonej mobilności w krajach europejskich i na całym świecie. Organizacja skupia prawie 100 różnych organizacji pozarządowych z krajów wszystkich kontynentów i stanowi znakomite forum do wymiany doświadczeń we wszystkich dziedzinach aktywności na rzecz zrównoważonej mobilności. Stanowisko swoje wyraża w licznych Deklaracjach, Kartach i Memorandach na rzecz transportu i mobilności zrównoważonej². Afiliowanie ECF przy Komisji Unii Europejskiej w Brukseli stwarza możliwość bezpośredniego lobbowania na rzecz mobilności zrównoważonej i podejmowania wspólnych akcji w tym zakresie, a także zgłaszanie swoich postulatów do odpowiednich branżowych sekretariatów Komisji Europejskiej oraz Komisji Parlamentu Europejskiego, które następnie znajdują często swój wyraz w dokumentach tych organów Unii Europejskiej, jak również organizacji światowych, w tym, m.in. ONZ i Banku Światowego. ECF swoje działania prowadzi przez realizację różnorodnych projektów dotyczących transportu rowerowego i mobilności zrównoważonej, grupy (sieci) problemowe oraz badania własne i wykonywane na zlecenie jednostek Unii Europejskiej. Od powstania znaczący udział w rozwijaniu zrównoważonej mobilności mają konferencje ECF: Velo-City (o zasięgu europejskim) i Velo-Global (o zasięgu światowym), które stanowią miejsce wymiany różnorodnych doświadczeń związanych z tematyką konferencji.*

Słowa kluczowe: *Europejska Federacja Cyklistów, mobilność zrównoważona, transport rowerowy, mobilność aktywna*

¹ Wkład procentowy autorów w publikację: Zalewski A. 70%, Styblińska M. 15%; Haubolt H. 15%

² Mobilność zrównoważona, wg autorów, jest to forma mobilności miejskiej mająca na celu realizację podróży ze zmniejszeniem przemieszczeń komunikacją samochodową i zastąpienie jej innymi, proekologicznymi i nieuciążliwymi środowiskowo środkami transportu, szczególnie na krótkich odległościach, z zachowaniem wymagań funkcjonalnych.

1. Wprowadzenie

Europejska Federacja Cyklistów (ECF) jest międzynarodową organizacją pozarządową powstałą w 1983 r. Obecna siedziba mieści się w Brukseli. Wcześniejszymi siedzibami ECF był Londyn, Kopenhaga, Amsterdam. Organizacja skupia ponad 100 organizacji członków rzeczywistych i stowarzyszonych z 50 krajów z całego świata, z dominacją członków z krajów europejskich. Celem generalnym działalności Europejskiej Federacji Cyklistów jest promowanie roweru jako trwałego i zdrowego środka transportu i rekreacji.

Cele cząstkowe można sformułować następująco:

- Podniesienie statusu roweru oraz promowanie uznania korzyści płynących z jazdy na rowerze zarówno dla jednostki i społeczeństwa, jak i całości.
- Zachęcanie i rozważenie potrzeby rowerzystów w Europie we wszystkich aspektach planowania transportu i zarządzania, ochrony środowiska, bezpieczeństwa i zdrowia oraz promowanie przyjaznych warunków rowerowych w całej Europie.
- Pomoc grupom społecznościowym w sprawach o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, związanych z celami ECF.
- Podejmowanie badań w sprawach odnoszących się do ruchu rowerowego, transportu, ochrony środowiska i bezpieczeństwa.
- Poprawa informacji i porad dostępnych dla grup członkowskich, a tym samym pomoc w ich działalności w kraju i zagranicą.
- Promowanie wymiany informacji i doświadczeń pomiędzy organizacjami członkowskimi.
- Dostarczenie informacji i wiedzy w celu podniesienia świadomości poszczególnych grup: instytucji i organów międzynarodowych, polityków, planistów, producentów / grup zawodowych, ośrodków wypoczynkowych (rower) / władz turystycznych, grup środowiskowych i transportowych, w odniesieniu do jazdy na rowerze i wynikających stąd korzyści i potrzeb.

Europejska Federacja Cyklistów (ECF) zobowiązała się do zapewnienia, że wykorzystanie roweru doprowadzi do pełnego potencjału, tak aby utrwalić znaczenie trwałej mobilności rowerowej i w życiu publicznym dobrego samopoczucia. Aby osiągnąć te cele, ECF dąży do zmiany postaw, polityk i środków budżetowych na poziomie europejskim, stara się stymulować i organizować wymianę informacji i wiedzy na temat polityki i strategii transportu i rowerów, a także związanych z tą pracą ruchu rowerzystów.

Cele swojej działalności ECF wyraża w proklamacjach, dokumentach publicznych stanowiących zarys podstawy międzynarodowej polityki rowerowej. Przedstawiają główny zestaw motywacji, intencji i zasad oraz priorytetów w promowaniu użytkowania roweru oraz mobilności zrównoważonej.

2. Deklaracje, Karty i Memoranda Europejskiej Federacji Cyklistów na rzecz zrównoważonej mobilności i ruchu rowerowego

Dokumenty o charakterze Deklaracji, Kart i Memorandów Europejskiej Federacji Cyklistów na rzecz zrównoważonej mobilności i ruchu rowerowego datują swoją obecność w działalności organizacji od roku 2007.

Podczas dorocznego generalnego zgromadzenia członków sformułowano **Deklarację Berneńską (Declaration of Berne 2007)**, zatytułowaną „**Więcej na rowerze - Rola roweru w debacie klimatycznej i w polityce transportowej**” [8], która stanowiła program działań na najbliższe lata. W Deklaracji czytamy m.in. że globalne zmiany klimatyczne są obecnie jednym z największych zagrożeń dla naszej cywilizacji. Przyjęto z zadowoleniem uznanie przez europejskich parlamentarzystów i zarządzających znaczenie groźby zmian klimatycznych oraz zaangażowanie UE do bycia światowym liderem w redukcji emisji dwutlenku węgla. Z uznaniem odniesiono się do poglądu, że transport ma zasadnicze znaczenie dla polityki przeciwdziałania zmianie klimatu.

Stwierdzono, że rower jest najważniejszym pojazdem niskoemisyjnym, dlatego powinien być silnie promowany jako efektywny środek zrównoważonego transportu. Wobec oczekiwań, że postęp technologiczny i rozwój nowych paliw sam przyniesie redukcję emisji dwutlenku węgla potrzebnego w sektorze transportowym, oznacza, że rower musi być traktowany jako równoprawny i jednocześnie preferowany środek transportu. Rower powinien być integralnym elementem wszystkich innych obszarów polityki transportowej, zapewniając łatwą współpracę z innymi środkami transportu (pełna intermodalność), stanowiąc cenny wkład w wielu obszarach polityki. Oznacza to, że wszystkie odpowiednie europejskie dokumenty polityczne – dotyczące transportu, zmian klimatycznych, użytkowania gruntów i planowania przestrzennego, zdrowia publicznego i spraw społecznych – muszą podjąć wyraźne, konkretne odniesienie do korzyści płynących z podróżowania rowerem. ECF wezwała europejskie władze transportowe, na wszystkich poziomach, aby bezzwłocznie ustawić cele dla radykalnego wzrostu poziomu wykorzystania roweru oraz do natychmiastowego zobowiązania się, by co najmniej 10% budżetu transportu przeznaczać na mobilność i infrastrukturę rowerową. Postulowano, aby Komisja Europejska ustanowiła bezzwłocznie stanowisko pracy szefa polityki rowerowej w Dyrekcji Generalnej Energii i Transportu, w pełnym wymiarze czasu pracy.

Zaproponowano, aby Unia Europejska jako priorytet ustanowiła program pilotowy przyjaznych miast dla rowerów, zapewniając wsparcie centralnego finansowania, co pozwoliłoby uzyskać sukces w przeniesieniu dużej ilości podróży samochodowych na rower. Postulowano natychmiastową potrzebę rozbudowy i poprawy infrastruktury turystycznej, takiej jak EuroVelo - europejska sieć szlaków rowerowych, z złożeniem ich rozwoju wzdłuż wszystkich długodystansowych tras kolejowych, w celu promowania transportu zrównoważonego, turystyki i zdrowia oraz aby wspomóc mieszkańców Europy w odkrywaniu zalet roweru. Wobec posiadania przez ECF i organizacje członkowskie danych dotyczących potencjału

wzrostu użytkowania rowerów oraz wynikającej efektywności ekonomicznej, działania te powinny być podjęte bezzwłocznie. Zaapelowano również o bardziej kompleksowne badania ruchu rowerowego, co powinno przyczynić się do dalszego wzmocnienia wiedzy na temat uwarunkowań i możliwości użytkowania roweru. Europejska Federacja Cyklistów wezwała wszystkich polityków i urzędników do uznania roli jaką rower może i musi wykonać w walce ze zmianami klimatycznymi. Zwrócono się o współpracę z ECF dla zrealizowania tego zadania, a także do zagwarantowania lepszej jakości życia obecnie i w przyszłości.

Karta Brukselska (The Brussel Charter 2009) [3] przedstawiona i przyjęta została podczas konferencji Velo-City 2009, 15 maja na sesji odbytej w Parlamencie Europejskim w Brukseli³. Tematyka Karty dotyczy promocji wykorzystania roweru w warunkach miejskich i jest częściowo powtórzeniem treści zawartych w Deklaracji Brneńskiej. Stwierdzono, że użytkowanie rowerów przyczynia się m. in. do: ożywienia miast, efektywnego transportu miejskiego, mniejszej kongestii, ograniczenia hałasu pochodzącego od ruchu, zdrowotnej aktywności fizycznej, bezpieczeństwa ruchu, czystego powietrza, zwalczania zmian klimatu, oszczędności paliw i zrównoważonej turystyki.

Miasta, które podpisały Kartę ustaliły cele:

- osiągnięcia co najmniej udziału 15% podróży rowerami w podziale zadań przewozowych w roku 2020 i dalszy wzrost, jeśli cel ten już osiągnięto,
- zmniejszenia o 50% ryzyka w wypadkach drogowych w jeździe rowerem do roku 2020,
- działania w kierunku tworzenia parkingów dla rowerów i „antykradzieżowej” polityki rowerowej,
- uczestniczenia i nastawiania się na projekty zwiększające podróże rowerem do pracy i szkoły,
- przyczyniania się do bardziej zrównoważonej turystyki przez zwiększenie środków na wprowadzanie i rozwijanie turystyki rowerowej,
- ścisłej współpracy z organizacjami: użytkowników rowerów, handlu rowerami, producentów rowerów i innymi zainteresowanymi, to jest policją, konsultantami, centrami eksperckimi, architektami, budowniczymi infrastruktury,

dla osiągnięcia tego celu i wzywają inne miasta europejskie do ich naśladowania.

Sygnatariusze Karty wezwali Komisję Europejską i Parlament Europejski do:

- ustalenia, jako celu co najmniej 15% udziału podróży rowerami w podziale zadań przewozowych w Europie w roku 2020,
- ustanowienia stanowiska Europejskiego Urzędnika ds. użytkowania roweru w administracji Komisji Europejskiej,

³ 15 maja 2009 r. Kartę Brukselską podpisały następujące miasta: Bruksela, Mediolan, Monachium, Sewilla, Tartu, Reggio Emilia, Houten, Edynburg, Kopenhaga, Aalborg, Helmond, Breda, 's Hertogenbosch, Tilburg, Eindhoven, Tuluz, Bordeaux, Timisoara, Gdańsk, Izmit oraz Portland(USA), a także Europejska Komisja Ekonomiczno – Społeczna i Komisja Europejska. W roku 2010 do grona sygnatariuszy Karty dołączyła m.in. Łódź.

- stworzenia parlamentarnej „grupy rowerowej” w Parlamencie Europejskim,
- zapewnienia odpowiedniego budżetu będącego w dyspozycji Programów Europejskich dla finansowania miast i organizacji pozarządowych promujących użytkowanie roweru w Europie.

Ponadto, zaapelowano do władz na całym świecie, aby na wszystkich poziomach promowały użytkowanie roweru i wprowadzały rower do wszystkich obszarów polityki dotyczącej zdrowia, planowania przestrzennego, zarządzania miastami, gospodarczej, ruchliwości i ruchu, wypoczynku, sportu i turystyki.

Karta Sewilska (The Seville Charter 2011) [4] ogłoszona została podczas konferencji Velo – City w Sewilli w 2011 roku. Zwrócono w niej uwagę na konieczność docelowego uniezależnienia transportu od paliw płynnych oraz średnio-okresowo przez wzrost wykorzystania roweru jako środka lokomocji. W Karcie wskazano na znaczącą rolę roweru i podróżowania rowerem w życiu współczesnych społeczeństw oraz w transporcie, rozwijanie systemów roweru miejskiego, aby miasta w przyszłości stwarzały lepsze warunki do życia mieszkańcom. Zwrócono jednocześnie uwagę, na bardzo ważną rolę roweru, jako podstawowego środka transportu umożliwiającego funkcjonowanie społeczeństw w wielu krajach świata. Intencją organizatorów konferencji Velo – city 2011 było przedstawienie Karty Sewilskiej uczestnikom dorocznego Europejskiego Forum Transportowego 2011 (d. Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu), odbywającego się kilka miesięcy później w Lipsku.

Europejska Federacja Cyklistów w roku 2012 opracowała dwa znaczące dokumenty, jednym jest **Deklaracja Wizja 2020 (ECF Vision 2020)** [9], ogłoszona podczas zgromadzenia ogólnego organizacji członkowskich w Wiedniu. W Deklaracji nakreślono program na drugą dekadę XXI wieku. Jako cele realizacyjne do roku 2020 podtrzymano postulat osiągnięcia 15% udziału roweru w podziale modalnym przeciętnie w Europie, przeznaczenia 10% budżetów krajowych na transport na szczeblu europejskim i krajowym na inwestycje dla rozwiązań dotyczących rowerów. Porównano inwestycje służące rekreacji i turystyce rowerowej do inwestycji transportowych. Zwrócono uwagę na problem zagrożeń bezpieczeństwa ruchu rowerowego i założono obniżenie wskaźnika liczby zabitych i poważnie rannych na 1 kilometr o 50%. Przyjęto, że w okresie docelowym nastąpi zakończenie realizacji Sieci EuroVelo spełniającej odpowiednie standardy techniczne i funkcjonalne. Zwrócono uwagę na niepodważalną rolę roweru jako środka transportu wobec przewidywanych ograniczeń w dostępności paliw płynnych i niezależności od tych nośników energii.

Dla osiągnięcia powyższych celów uznano za niezbędne wspieranie i promocję ruchu rowerowego przez rzecznictwo na szczeblach międzynarodowych i krajowych, co miałyby być realizowane przez organizacje członkowskie, realizację projektów demonstracyjnych i badań nad ruchem rowerowym. Powinno to również doprowadzić do upowszechnienia wiedzy o możliwościach i uwarunkowaniach użytkowania roweru, zbudowanie potencjału oraz tworzenie sieci i stymulowanie

rozwoju ruchu rowerowego na szczeblu międzynarodowym i krajowym. Instrumentami w realizacji celów powinny być programy celowe np. Lidera Krajowego, szkolenia i treningi, konferencje serii Velo – City oraz wspierania grup użytkowników, a także powołanie Koordynatorów EuroVelo w poszczególnych krajach.

Karta Vancouver (The Charter of Vancouver 2012) [5] ogłoszona została na zakończenie Konferencji Velo-Global 2012 odbywającej się w Vancouver. Karta wsparła Konwencję ONZ o prawach dziecka. Postulowano, aby rządy przestrzegały oraz popierały prawa dzieci do wszechstronnego uczestnictwa w życiu kulturalnym i artystycznym, sprzyjały tworzeniu właściwych i równych warunków dla działalności kulturalnej, artystycznej, rekreacyjnej i rozrywki dzieci. Instrumentem w tych działaniach powinna być możliwość wykorzystania roweru jako środka transportu, rekreacji i zabawy.

W roku 2013 podczas **Konferencji Velo – City 2013 w Wiedniu** ogłoszono **Memorandum Wiedeńskie (The Vienna Memorandum 2013)** [18], które wyraża zasady rozwoju zrównoważonego i inteligentnego transportu i mobilności. Burmistrzowie Wiednia, Bratysławy, Kopenhagi, Lublany, Bergen, Pragi, Adelaidy, Göteborga, Sztokholmu, Monachium, Jihlavy, Nantes, Gdańska, Budapesztu i Luxemburga, sygnatariusze tego dokumentu potwierdzili, że rozwój inteligentnych miast to dobre miejsca do życia rodzin i dzieci, wymagające działań na rzecz promowania, inspirowania, uczestnictwa i współdziałania mieszkańców w każdym wieku i pochodzących z różnych środowisk społecznych. Celem jest zapewnienie możliwości realizacji zmian zachodzących w życiu społecznym, takich jak: indywidualizacja, cyfryzacja, zwiększenie różnorodności, nowe style życia i zdrowia publicznego, ochrony klimatu i efektywności energetycznej. Wspólnym, kluczowym elementem w miastach jest mobilność intermodalna i rowerowa, wyrażająca kulturę mobilności.

W dokumencie stwierdza się, że:

- Jazda na rowerze jest najbardziej ekologiczną formą transportu miejskiego, gdyż:
 - nie generuje zanieczyszczeń powietrza i hałasu,
 - jest najbardziej energooszczędnym sposobem poruszania się i jest całkowicie zasilana przez człowieka,
 - jest nie niezależna od dostaw paliw płynnych,
 - stwarza nowe możliwości kształtowania i wykorzystania przestrzeni publicznej zarówno podczas ruchu, jak i parkowania,
 - może zmniejszyć zagęszczenie ruchu przez bardziej efektywne wykorzystanie przestrzeni publicznej,
 - służy rozwojowi życia społecznego przez zachęcanie rowerzystów do współdziałania ze sobą podczas poruszania się po mieście.
- Miasto inteligentne jest miastem na rowerze, gdyż:
 - podróże rowerem, w połączeniu z intermodalnością transportu publicznego w sposób trwały i efektywny mogą zaspokoić potrzeby związane z mobilnością mieszkańców,

- park rowerowy, który jest znaczący i niedoceniany, może być wykorzystany do transportu towarów w miastach i miasteczkach,
 - umożliwia bezpośrednie podróże drzwiami – drzwiami w sposób najbardziej efektywny,
 - na dystansach poniżej 4 km podróże rowerem są najszybszym środkiem transportu,
 - wykorzystuje mało powierzchni, a sieć tras rowerowych składa się z krótkich dróg,
 - poprawia zdrowie fizyczne i psychiczne społeczeństwa, co znacząco obniża koszty społeczne transportu,
 - podróże codzienne do pracy i szkoły poprawiają stan zdrowia rowerzystów (dorośli i dzieci) przez wykonywany wysiłek fizyczny.
- Inwestycje w infrastrukturę rowerową są opłacalne, gdyż:
- bezpieczna i wygodna infrastruktura rowerowa umożliwia młodym i starszym być mobilnym za pomocą zdrowego i przyjaznego dla środowiska środka transportu,
 - podróże rowerowe powodują znacznie niższe koszty społeczne niż indywidualny transport motorowy, głównie ze względu na obniżenie kosztów opieki zdrowotnej oraz czynniki zewnętrzne, jak zanieczyszczenie powietrza, hałas i zatępy ruchowe,
 - koszty wewnętrzne, w tym koszty i korzyści środowiskowe, społeczne i ekonomiczne wykazują wysoki zwrot stopu nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę rowerową.
- Inwestowanie w świadomość rowerzystów jest opłacalne, gdyż:
- jest korzystne dla społeczeństwa przez promowanie wszystkich powyższych cech; zachęcanie rodzin do korzystania z roweru, a tym samym przekazywanie dzieciom pozytywnych doświadczeń, co może mieć długotrwałe skutki w kierunku zrównoważonej mobilności miejskiej i zdrowia społeczeństwa,
 - administrowanie miastem jest wrażliwe na problemy rowerzystów i dostarczanie usług publicznych w celu codziennego korzystania z rowerów. Wsparcie administracyjne może zwiększyć udział ruchu rowerowego. Obecnie wielu obywateli, szczególnie młodych ludzi, oddala się od transportu samochodowego zorientowanego w kierunku „miast dla ludzi”, decydując się na przejście piesze, podróż rowerem czy transportem publicznym.
 - burmistrzowie i ich zastępcy zobowiązują się do zachęcania do zrównoważonej mobilności w lokalnych społecznościach i stawiają sobie następujące cele:
 - * dołączenie roweru do lokalnych polityk i strategii zrównoważonego rozwoju,
 - * zwiększenia udziału ruchu rowerowego do roku 2025,
 - * rozbudowy infrastruktury rowerowej w mieście, aby można się było bezpiecznie poruszać bez względu na wiek i typ podróży przez obniżenie limitów prędkości, najlepiej na poziomie 30 km/h dla obszarów miejskich i mieszkaniowych z „ulicami żyjącymi”,

- * zapewnienie miejsc parkingowych dla rowerów mieście, aby zachęcić mieszkańców do korzystania z roweru,
- * wspierania płynności transportu intermodalnego i mobilności,
- * promowania i zwiększenia wykorzystania e-bikeów (rowerów elektrycznych),
- * zachęcenia właścicieli domów, dla zapewnienia bezpiecznego, czystego i wygodnego przechowywania rowerów,
- * ścisłej współpracy z organizacjami promującymi rower, rowerzystami i innymi, aby zachęcić mieszkańców do polityki rowerowej,
- * podnoszenia świadomości społecznej z przemieszczania się rowerem w mieście,
- * promowanie roweru wśród dzieci do zwiększenia wykorzystania tego środka transportu w przyszłości.

Karta Nantes (The Nantes Charter 2015) nosząca tytuł „**Ruch rowerowy na rzecz zrównoważonej przyszłości**” [22] uchwalona została podczas konferencji Velo-City w Nantes, kilka miesięcy przed planowanym szczytem klimatycznym COP 21 ONZ w Paryżu 2015 i przyjęciem nowych zasad zrównoważonego rozwoju. Dlatego też zawiera treści odnoszące się do aspektów środowiska naturalnego. W Karcie stwierdza się, że świat musi podjąć kroki dla bardziej zrównoważonego rozwoju w przyszłości i że wszystkie miasta, regiony i kraje oraz struktury międzynarodowe uznają znaczenie ruchu rowerowego dla zrównoważonego rozwoju świata. Wszyscy zwolennicy takiego podejścia powinni podjąć się promowania roweru.

W Karcie Nantejskiej wzywa się wszystkie Miasta i Regiony do:

- zintegrowania roweru we wszystkich obszarach polityki w celu zapewnienia, że jazda rowerem jest składnikiem wszystkich obecnych i przyszłych procesów decyzyjnych, z klarownymi i ambitnymi celami dla wzrostu ruchu rowerowego,
- uwzględnienia roweru w systemach mobilności miejskiej i stworzenia bezpiecznych sieci tras, miejsc, parkingów dla rowerów oraz stacji roweru publicznego, które powinny być związane z infrastrukturą dla ruchu pieszego i transportu publicznego,
- promowania zmian zachowań i nawyków odnośnie mobilności oraz podnoszenia świadomości w kwestii klimatu i wszystkich aspektów podróżowania rowerem.

Zauważyć należy, że wszystkie ww. dokumenty o charakterze Deklaracji, Kart i Memorandów są zgodne z polityką Unii Europejskiej w zakresie transportu i rozwoju zrównoważonego. Treści tych dokumentów w aspekcie mobilności zrównoważonej ewaluują w kierunku zwiększenia roli roweru jako środka transportu, rekreacji i turystyki. Dokumenty te kreują również szeroko rozumianą „kulturę rowerową”. Zauważyć należy, że szereg celów i postulatów formułowanych wcze-

śniej przez Europejską Federację Cyklistów była wprowadzana do dokumentów polityki transportowej przez Parlament i Komisję Europejską.

3. Działania grup problemowych na rzecz zrównoważonej mobilności

Systemowe działania na rzecz zrównoważonej mobilności prowadzi ECF w stałych grupach problemowych:

- Scientists for Cycling – Naukowcy dla Rowerów,
- World Cycling Alliance – Światowy Allianz Rowerowy,
- Cities for Cyclists – Miasta dla Rowerzystów,
- Cycling Forum Europe! – Europejskie Forum Rowerowe,
- Cycling Industry Club – Klub Przemysłu Rowerowego,
- Leadership Programme – Program Liderów,
- National Cycling Officer – Narodowy Oficer Rowerowy,
- Sustainable Low Carbon Transport (SLoCaT) – Zrównoważony Transport Niskoemisyjny.



Rys. 1. Logotypy wybranych grup tematycznych Europejskiej Federacji Cyklistów: Naukowcy dla Rowerów, Światowy Allianz Rowerowy, Miasta dla Rowerzystów, Europejskie Forum Rowerowe, Klub Przemysłu Rowerowego oraz Zrównoważony Transport Niskoemisyjny

Scientists for Cycling – Naukowcy dla Rowerów [15] jest to grupa problemowa skupiająca od roku 2010 naukowców i badaczy zagadnień związanych z szeroko rozumianymi badaniami nad ruchem rowerowym i jego infrastrukturą.

Celem działania grupy jest wymiana wiedzy i badań w zakresie wykorzystania roweru jako środka transportu i rekreacji.

Główne cele grupy to:

- budowanie silnej społeczności akademickiej prowadzącej badania nad ruchem rowerowym,
- wypełnienie luki między badaniami dotyczącymi zagadnień rowerowych i zachowań różnych grup społeczności rowerowej,
- rozpowszechnianie najnowszych publikacji naukowych na temat ruchu rowerowego,
- współpraca w formułowaniu programu konferencji Velo-City,
- wykorzystanie wyników badań w formułowaniu polityki transportowej i przestrzennej w stosunku do roweru.

Scientists for Cycling dwukrotnie w ciągu roku spotykają się na seminariach tematycznych. Jedno jest związane z doroczną konferencją Velo-City lub Velo-Global, drugie z seminariów odbywa się niezależnie. Znaczącą część tematyki seminariów stanowią zagadnienia podejmujące problemy mobilności aktywnej i mobilności zrównoważonej.

World Cycling Alliance – Światowy Alianz Rowerowy (WCA) [20] – jest to inicjatywa Europejskiej Federacji Cyklistów skupiająca globalnie w skali świata organizacje pozarządowe promujące użytkowanie roweru. Celem grupy problemowej było stworzenie ogólnosiwiatowego lobby rowerowego, stanowiącego partnera dla organizacji ogólnosiwiatowych ONZ, OECD/ IHF, WHO, Banku Światowego w przedmiotowym zakresie działalności. Inicjatorzy aliansu uznali, że taką metodą uda się w sposób zorganizowany i bardziej efektywny przedstawiać stanowisko użytkowników rowerów, a ze względu na światowy zasięg, przedstawiane opinie będą lepiej odbierane przez kierujących organizacjami światowymi i międzynarodowymi, do których zostaną adresowane. WCA jest równocześnie centrum koordynacji, platformą wymiany wiedzy i silnym głosem organizacji zajmujących się codziennym wykorzystaniem i rekreacją rowerową.

Światowy Alianz Rowerowy powołany został do życia w roku 2014 podczas Konferencji Velo-Global w Adelaidzie (Australia), a na jego czele stanął inicjator działań prezydent ECF – dr Manfred Neun. Sojuszem kieruje Międzynarodowy Komitet Sterujący, składający się z przedstawicieli organizacji pozarządowych wszystkich kontynentów, sekretariat mieści się w Brukseli w siedzibie ECF.

Cities for Cyclists – Miasta dla Rowerzystów [2] – jest najstarszą grupą problemową w strukturach Europejskiej Federacji Cyklistów. Celem „Miasta dla Rowerzystów” jest stworzenie globalnej sieci ECF miast, które pracują na rzecz promowania korzystania z rowerów w obszarach miejskich i zachęcanie do wymiany wiedzy oraz umieszczenie roweru jako środka transportu i rekreacji-turystyki w centrum planowania urbanistycznego i polityki miejskiej, inspirowanie i włączanie miast do grupy, a przez wymianę doświadczeń, rozwiązań, strategii, inicjatyw politycznych i praktycznych działań w terenie, a także stworzenie

platformy do uczenia się od siebie nawzajem i unikania dylematu konieczności „wyważania otwartych drzwi”, aby w perspektywie uczynić tereny miast i aglomeracji przyjaznymi rowerzystom.

Cycling Forum Europe! – Europejskie Forum Rowerowe [6] jest to wspólna grupa problemowa założona w roku 2014, skupiająca przedstawicieli ECF i posłów Parlamentu Europejskiego działających na rzecz promocji i lobbowania za codziennym i rekreacyjnym wykorzystaniem roweru. Celem grupy jest zebranie decydentów UE, zwolenników rowerowych i tych wszystkich interesariuszy podejmujących działalność związaną ze zrównoważoną mobilnością miejską i przyszłością naszych miast. Celem działań jest osiągnięcie lepszego zrozumienia i wymiany poglądów we wszystkich kwestiach związanych z polityką rowerową.

Europejskie Forum Rowerowe spotyka się 2 – 4 razy w roku na dyskusji o publicznej roli Unii Europejskiej w promowaniu roweru, jako formy transportu i wypoczynku w Europie i poza nią. ECF jest członkiem forum i zapewnia prowadzenie sekretariatu - jest bardzo ważnym miejscem kontaktu władz ECF z przedstawicielami władz Unii Europejskiej, szczególnie ze względu na obecną rolę roweru w Europie. Szacuje się, że na chwilę obecną (2016 r.) z roweru jako środka lokomocji i rekreacji korzysta ok. 50 mln Europejczyków, a generowane korzyści środowiskowe, społeczne i gospodarcze wynoszą rocznie około 210 miliardów euro (€). Europejskie miasta charakteryzują ograniczone możliwości rozwojowe w aspekcie przestrzennym, środowiskowym i ekonomicznym. W związku z tym racjonalizacji wymaga rozwój wysokiej jakości przestrzeni publicznych, efektywnych systemów transportowych oraz zdrowego i atrakcyjnego środowiska miejskiego, zarówno dla mieszkańców i przedsiębiorstw. Dlatego, w aspekcie przyszłościowego rozwoju konieczne są rewizje rozwoju systemów mobilności miejskiej.

Cycling Industry Club (CIC) – Klub Przemysłu Rowerowego [7] – jest grupą problemową powstałą w 2011 r. Jest to platforma wymiany doświadczeń i dyskusji w zakresie produkcji, technologii i handlu rowerów. Skupia producentów rowerów oraz wszelkich artykułów związanych z poruszaniem się rowerami. Grupa jest bardzo ważna, ze względu na wyjątkowo duży potencjał ekonomiczny i finansowy, reprezentowany przez przedstawicieli przemysłu, a z drugiej strony przez przedstawicieli ECF, uosabiających użytkowników i ich potrzeby. **Producenci zainteresowani są jak największym zbytem wytwarzanych rowerów, natomiast użytkownicy są klientami i dążą do uzyskania przystępnych cen i produktów spełniających ich wymagania.**

Aby obie grupy interesariuszy były usatysfakcjonowane, to wskazane jest uzyskanie konsensusu w zakresie cen i jakości produktów oraz potrzeb specyficznych grup użytkowników. Dla producentów sprzętu rowerowego przynależność do CIC daje możliwość skorzystania ze środków Unii Europejskiej przeznaczonych dla organizacji pozarządowych, które mogą być wydane na różne cele zwią-

zane z badaniami, produkcją i promocją innowacyjnych rozwiązań technicznych, w tym e-bików⁴ i rowerów cargo. Należy zwrócić uwagę, że im więcej wyprodukowanego i sprzedanego sprzętu rowerowego, tym potencjalnie więcej rowerzystów na drogach, ulicach, ścieżkach i traktach turystycznych.

Leadership Programme – Program Liderów [12] jest to grupa tematyczna mająca na celu przede wszystkim podniesienie efektywności działania organizacji pozarządowych użytkowników rowerów i zmian świadomości społeczeństwa w zakresie korzystania z roweru oraz oddziaływania na decydentów. Działania tej grupy dotyczą krajowych organizacji pro-rowerowych w tych krajach, w których udział rowerów dotyczy co najmniej 5% wszystkich podróży. *„Zaangażowanie na szczeblu krajowym (...) ważne jest w tworzeniu właściwych ram prawnych, regulacyjnych i finansowych tak, że może nastąpić pomyślna realizacja strategii rowerowych”* [12].

National Cycling Officer – Krajowy Oficer Rowerowy [13] – to grupa problemowa powstała podczas konferencji Velo-City w 2011 roku w Sewilli, spotykająca się przy okazji kolejnych konferencji. Celem jej jest, obok wymiany doświadczeń, uzyskanie opinii urzędników krajowych o polityce rowerowej i transportowej Unii Europejskiej, jak również dążenie do ujednoczenia standardów wdrażanych rozwiązań. Grupa ta miała udział we wprowadzeniu zapisów dotyczących Europejskiej Sieci Turystycznych Tras Rowerowych EuroVelo, co do ustaleń Europejskiej Sieci Transportowej TEN-T.⁵

Sustainable Low Carbon Transport (SLoCaT) – Zrównoważony Transport Niskoemisyjny [17] – jest to grupa złożona z kilku miast europejskich i przedstawicieli ECF działających na rzecz rozwoju zrównoważonego transportu niskoemisyjnego. Rower jest bardzo ważnym środkiem transportu, obok transportu publicznego i przemieszczeń pieszych. Oznacza praktyczną realizację aktualnych zaleceń Unii Europejskiej w zakresie promocji transportu niskoemisyjnego wraz z eksponowaniem rozwiązań o charakterze modelowym.

Zwraca uwagę na szerokie uwzględnienie wszystkich środków lokomocji, w tym środków niskoemisyjnych i ruchu samochodowego. Podyktowane jest to koniecznością opracowywania analiz, które, aby były kompletne, muszą być spójne i uwzględniać wszystkie dostępne środki transportu wraz z charakterystyką ich wykorzystania, gdyż tylko wtedy można antycypować zmiany podziału zadań przewozowych oraz efektywność planowanych działań.

⁴ Rower elektryczny

⁵ W listopadzie 2013 r. Parlament Europejski zalecił wprowadzenie zapisu w TEN-T, że jeśli trasa EuroVelo przebiega w Europejskim Korytarzu Transportowym, to jest integralnym elementem sieci TEN-T i trasa rowerowa EV może korzystać ze środków finansowych przeznaczonych na rozwój Europejskiej Sieci Transportowej.

4. Mobilność zrównoważona w wybranych projektach międzynarodowych

Velo-City Conference [19], sztandarowy projekt Europejskiej Federacji Cyklistów, jest największą cykliczną konferencją rowerową na świecie dotyczącą tego środka transportu i rekreacji. Konferencje Velo-City rozpoczęły się w 1980 roku w Bremie, zanim jeszcze oficjalnie powstała ECF. Od tego czasu konferencje odbyły się w 22 miastach 16 krajów, w tym w ostatnich latach w Brukseli (2009), Kopenhadze (2010), Sewilli (2011), Vancouver (2012), Wiedniu (2013), Adelaidzie (2014), Nantes (2015) i Taipei (2016). Do roku 2009 konferencje odbywały się generalnie w cyklu dwuletnim. Od roku 2010 wprowadzono cykl coroczny, z tym, że w latach nieparzystych odbywają się konferencje europejskie, natomiast w latach parzystych – konferencje światowe na jednym z sześciu kontynentów.



Rys. 2. Logotypy wybranych konferencji Velo-City organizowanych przez ECF

Konferencja Velo-City przyciąga corocznie 1500 – 3000 uczestników z ponad 65 krajów, którzy reprezentują środowiska osób zaangażowanych w politykę na różnych szczeblach, promowanie i zapewnienie udogodnień i programów rowerowych, inżynierów, projektantów, planistów przestrzennych, architektów, socjologów, pedagogów, badaczy akademickich, ekologów, biznesu oraz przedstawicieli przemysłu rowerowego.

Miasta, w których odbywają się konferencje mają możliwość przedstawienia uczestnikom z wielu krajów świata swojego dorobku i doświadczeń w zakresie rozwoju systemów transportu i mobilności mobilnej ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury rowerowej.

Projekt Bike 2 Work – Rowerem do pracy i do szkoły [14] jest projektem mającym na celu osiągnięcie znaczącego oszczędności energii przez zmiany w podziale przewozowym osób dojeżdżających codziennie do pracy i szkoły, w tym przez wykorzystanie roweru zamiast samochodu. Zakłada się wprowadzenie programów zmiany zachowań w zakładach pracy we współpracy z pracodawcami,

które trwale zmieniłyby zachowanie dojeżdżających na rzecz zwiększenia wykorzystania roweru.



Rys. 3. Logotyp projektu ECF Bike2Work

Projekt ten łączy kampanie Bike2Work z wprowadzeniem roweru dla obsługi firm, aby osiągnąć wzajemne wzmocnienie efektów wywołania sprzężenia zwrotnego. Dotychczasowe kampanie Bike2Work okazały się wysoce skuteczne w zmianie zachowań uczestników, ponieważ są one oparte na sprawdzonych metodach zmiany zachowań ludzi. Są one również bardzo opłacalne, gdyż mogą być skoncentrowane na kluczowych odbiorcach, podatnych na zmiany. Podobnie, rowery obsługujące spółki mają udowodnione działanie w stosunku do liczby pracowników. Program jest szczególnie atrakcyjny dla pracodawców, pomagając im stworzyć efektywne i przyjazne warunki dojazdu pracowników i postojów roweru.

Dla osiągnięcia wytyczonych celów w projekcie przewidziane są następujące działania:

- rozszerzenie i zacieśnienie istniejących kampanii ogólnokrajowych,
- włączenie kampanii w skali lokalnej, dla odniesienia sukcesu na większą skalę na zasadzie powielania przykładów dobrej praktyki,
- powtarzanie kampanii w większej liczbie krajów, miast i regionów,
- zwiększenie liczby firm przyjaznych rowerzystom w Europie i ich znaczenia,
- zapewnienie trwałości wszystkich tych działań po zakończeniu projektu.

Zakłada się, że obok uzyskania oszczędności energii oraz redukcji CO² Projekt Rowerem do Pracy przyniesie osobiste korzyści osobom dojeżdżającym do pracy. Należą do nich: poprawa zdrowia, uprawianie fitness, utrata masy ciała, zapobieganie chorobom cywilizacyjnym, redukcja kosztów transportu. Przedsiębiorstwa biznesowe osiągną oszczędności na kosztach inwestycji infrastrukturalnych, zmniejszeniu zwolnień lekarskich pracowników oraz zwiększeniu dostępności do lokalizacji firmy. Przesunięcie modalne do większego udziału podróży rowerowych zwiększa ogólną jakość życia w miastach, przynosząc w przyszłości znaczne korzyści, np. na inwestycje lokalne w zakresie infrastruktury drogowej bądź transportu publicznego.

CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) - Innowacyjne Rowerostraty dla smart Transportu Osób i Planowania Przestrzennej [1] to projekt, który będzie się rozwijać i promować rowerostrady, jako efektywną funkcjonalnie i kosztowo infrastrukturę dla pojazdów niskoemisyjnych w dojazdach codziennych do pracy i szkoły.



Rys. 4. Logotyp projektu ECF CHIPS

Zakłada się, że CHIP pokaże, szczególnie w połączeniu z rosnącą liczbą e-rowerów, rowerostrady o bardzo dobrych standardach ruchowo – technicznych, że może skutecznie konkurować z dojeżdżającymi samochodami. Projekt zakłada również opracowanie wspólnych standardów technicznych i rozwiązań pilotowych.

Jako odcinki badawcze przewiduje się wykorzystanie rowerostrad między

- Leuven - Bruksela w Belgii,
- Arnhem - Nijmegen w Holandii,
- Frankfurt Airport - Region w
- Hart van Brabant w Holandii,
- Comber Greenway w Irlandii.

Szacuje się, że zbudowanie szybkich, funkcjonalnych i bezpiecznych rowerostrad może spowodować zwiększenie udziału podróży rowerowych w dojazdach do pracy od 1,5 do 3 razy w stosunku do stanu początkowego. W trakcie realizacji projektu zakłada się także współpracę z władzami regionalnymi i lokalnymi.

EuroVelo – Sieć Turystycznych Dróg Rowerowych [10,21,23] jest w założeniach projektem tworzącym oraz koordynującym rozwój dróg rowerowych dla turystyki rowerowej 14 tras o długości łącznej 70 000 km, których realizacja powinna zakończyć się do roku 2020⁶.



Rys. 5. Logotyp projektu ECF EuroVelo

Celami projektu EuroVelo jest zapewnienie realizacji bardzo wysokiej jakości spójnej europejskiej sieci tras rowerowych łączących wszystkie kraje europejskie i ich stolice (rys. 6), z wykorzystaniem najlepszych doświadczeń transgranicznych

6 Na terenie Polski projekt EuroVelo składa się z 5 tras o łącznej długości ok. 5300 km, w tym: EV 2 Szlak Stolic: Galway (Irlandia) – Moskwa (Rosja) 5500 km: w Polsce województwo lubuskie, ok. 1150 km; EV 4 Szlak Centralny: Roscoff (Francja) – Kijów (Ukraina) 4000 km: w Polsce ok. 650 km; EV 9 Szlak Bursztynowy: Pula (Chorwacja) – Gdańsk (Polska) 1900 km: w Polsce ok. 770 km; EV 10 Szlak Morza Bałtyckiego Cycle Route: Kopenhaga (Dania) – Tallin (Estonia) 8000 km: w Polsce ok. 490 km; EV 11 Szlak Wschodnioeuropejski: Ateny (Grecja) – Nordkapp (Norwegia) 6000 km: w Polsce ok. 1310 km; EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny: Granica Norwegii z Rosją (Ocean Arktyczny) – granica Grecji z Turcją (wybrzeże Morza Czarnego) 6500 km: w Polsce ok. 930 km. W marcu 2014 r. Ministerstwo Sportu i Turystyki RP oficjalnie poparło realizację sieci tras EuroVelo w Polsce [23].

i jednolitych ogólnoeuropejskich standardów funkcjonalno – technicznych z równoczesnym uwzględnieniem wymagań poszczególnych krajów. Pomysł stworzenia sieci europejskich Tras Rowerowych EuroVelo powstał w grupie działaczy ECF w roku 1983, lecz dopiero w 1995 r. Europejska Federacja Cyklistów objęła koordynację Projektu w Europie. Zgodnie z ustaleniami z roku 2011 – sieć EuroVelo w Europie liczy 14 długodystansowych Tras Rowerowych o łącznej długości około 70000 kilometrów. Znaczącym krokiem w kierunku przyspieszenia realizacji projektu było powołanie w 2011 r. (listopad) Koordynatorów Krajowych d/s realizacji EuroVelo⁷. W listopadzie 2012 roku projekt EuroVelo uzyskał poparcie Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego dla włączenia Sieci EV do programu Europejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). W roku 2014 Trasa EV15 jako pierwsza uzyskała certyfikację ECF.

Zakłada się, że powstaną:

- warunki dla dużej liczby mieszkańców Europy zachęcające do turystycznych rowerowych podróży dalekiego zasięgu,
- wygodnego i bezpiecznego przemieszczania się w podróży codziennych dla osób mieszkających wzdłuż tras EuroVelo,
- poprawy warunków środowiska zamieszkania i zdrowia fizycznego rowerzystów, a także
- nastąpi zmiana podziału zadań przewozowych w rejonach miast i aglomeracji w kierunku jego zrównoważenia.



Rys. 6. Schemat transeuropejskiej sieci turystycznych tras rowerowych EuroVelo [10,21]

⁷ Jednym z koordynatorów Krajowych Sieci EuroVelo na Polskę Centralną i Południową został A. Zalewski.

FLOW [21] to projekt, który stara się wykazać, że rozwiązania w zakresie ruchu pieszego i rowerowego, w oparciu o modelowanie i symulację ruchu, mogą być efektywnym działaniem w zwalczaniu zatorów ruchowych w mieście. Projekt wykonywany przez ekspertów z zakresu ruchu pieszego (WALK 21) i ruchu rowerowego (ECF). Na podstawie analiz rozwiązań dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu w sześciu miastach partnerskich FLOW (Lizbona, Budapeszt, Monachium, Gdynia, Sofia i Dublin) opracowane zostaną pilotowe narzędzia oceny, które wdrażane mogą przyczynić się do zmniejszenia efektów w zatłoczenia ruchem w miastach. FLOW skierowany jest do miast, przedsiębiorstw i decydentów w celu tych grup, że wdrażanie działań z zakresu mobilności zrównoważonej transportu niezmotoryzowanych może skutecznie zmniejszyć zatory ruchowe w miastach i aglomeracjach.

SWITCH [16] jest projektem realizowanym od maja 2016 roku i finansowanym przez Unię Europejską z udziałem pięciu miast oraz ekspertów z dziedziny zdrowia i transportu do opracowania i wdrożenia ukierunkowanych kampanii promujących zmiany zachowań. Celem projektu jest zachęcanie do zmiany zachowań komunikacyjnych osób w różnym wieku w przełomowych sytuacjach życiowych - zmiana szkoły lub pracy, przenoszenie domu, emerytura - w aspekcie podniesienia ich sprawności fizycznej. SWITCH korzysta z technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) oraz indywidualne porady planowania podróży wspierane przez silne argumenty zdrowotne, aby zachęcić ludzi w przełomowych okresach zmiany życia do zmiany nawyków podróży samochodem na rzecz częstych przemieszczeń pieszych i rowerowych, szczególnie w podróżach krótkich. W ramach projektu opracowane zostaną przykłady kampanii mających na celu przekonanie uczestników ruchu miejskiego na rzecz zwiększenia mobilności aktywnej, w tym znaczącego wykorzystania roweru.

5. Podsumowanie

Przedstawione działania Europejskiej Federacji Cyklistów, międzynarodowej organizacji pozarządowej na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności, wskazują, że są to działania prowadzone konsekwentnie od wielu lat. Obejmują różne formy, głównie o charakterze organizacyjno – promocyjnym. Mają na celu, w interdyscyplinarnym środowisku osób zainteresowanych wykorzystaniem roweru jako środka lokomocji i rekreacji, upowszechnienie zasad i metod promowania zrównoważonego transportu i mobilności. Są to działania o charakterze miękkim, nakierowane na standaryzację wdrażanych rozwiązań, nauczanie, popularyzację i promocję. Na szczególną uwagę zasługują opracowywane dokumenty – proklamacje, postulujące rozwój mobilności zrównoważonej, które są istotnym głosem federacji i organizacji członkowskich w kształtowaniu polityki transportowej oraz mobilności na forum europejskim i światowym. Niezwykle ważną jest rola

popularyzatorsko – promocyjna wyrażająca się tworzeniem grup problemowych i projektowych, których działania, podobnie jak Konferencje Velo-City, wnoszą trwały wkład w poznawaniu zjawisk transportowych i turystycznych i podobnie, jak grupy problemowe, są platformą wymiany wiedzy i doświadczeń. Proponowane rozwiązania pilotowe w realizowanych projektach europejskich są wzorem do wdrożeń w zakresie innowacyjnych rozwiązań mobilności zrównoważonej. ECF swoją działalnością w zakresie mobilności zrównoważonej wnosi również znaczący wkład w integrację europejską.

Bibliografia

1. CHIPS - Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning, <https://ecf.com/projects/chips>, [dostęp 01.09.2016].
2. Cities for Cyclists, <https://ecf.com/community/cities-cyclists>, [dostęp 03.09.2016].
3. Charter of Brussels <https://ecf.com/who-we-are/our-mission/charter-brussels> [dostęp 02.09.2016].
4. Charter of Seville http://www.velo-city2011.com/download/programa_ingles.pdf [dostęp 02.09.2016].
5. Charter of Vancouver <https://ecf.com/groups/charter-vancouver> [dostęp 02.09.2016].
6. Cycling Forum Europe!, <https://ecf.com/community/cycling-forum-europ>, [dostęp 03.09.2016].
7. Cycling Industry Club (CIC), <https://ecf.com/community/cycling-industry-club>, [dostęp 03.09.2016].
8. Declaration of Berne, <https://ecf.com/who-we-are/our-mission/declaration-berne> [dostęp 02.09.2016].
9. ECF Vision 2020, <https://ecf.com/who-we-are/our-mission/2020-vision> [dostęp 02.09.2016].
10. EuroVelo, <https://ecf.com/projects/eurovelo>, [dostęp 01.09.2016].
11. FLOW, <https://ecf.com/projects/switch> [dostęp 01.09.2016].
12. Leadership Programme <https://ecf.com/community/leadership-programme>, [dostęp 03.09.2016].
13. National Cycling Officer, <https://ecf.com/community/national-cycling-officer-network> [dostęp 03.09.2016].
14. Projekt Bike 2 Work, <https://ecf.com/projects/bike2work>, [dostęp 03.09.2016].
15. Scientists for Cycling, <https://ecf.com/community/scientists-cycling> [dostęp 31.08.2016].
16. SWITCH, <https://ecf.com/projects/eurovelo>, [dostęp 01.09.2016].
17. Sustainable Low Carbon Transport (SLoCaT), <https://ecf.com/community/slocat>, [dostęp 03.09.2016].

18. The Vienna Memorandum 2013, <http://velo-city2013.com/> [dostęp 02.09.2016].
19. Velo-City, <https://ecf.com/projects/velo-city> [dostęp 31.08.2016].
20. World Cycling Alliance, <https://ecf.com/community/world-cycling-alliance> [dostęp 03.09.2016].
21. www.eurovelo.com, [dostęp 01.09.2016].
22. Zalewski A., Konferencja Velo-City 2015 Kreator Przyszłości, Nantes 2-5 czerwca 2015, prezentacja komputerowa, Warszawa 2015.
23. Zalewski A., Turystyczne trasy rowerowe dalekiego zasięgu – Europejska Sieć EuroVelo i założenia realizacji Projektu w Polsce, prezentacja komputerowa w Power Point, Warszawa 2015.

THE ROLE OF EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION IN THE DEVELOPMENT OF SUSTAINABLE MOBILITY

Abstract: *European Cyclists' Federation (ECF) is a European non-governmental organization that promotes a transportation, recreation and tourism of bicycle use, and thus the development of sustainable mobility in the European countries and around the world. The organization brings together nearly 100 different non-governmental organizations from countries of all continents, and is an excellent forum for the exchange of experience in all areas of activity for sustainable mobility. Position you're expressed in many Declarations, Sheets and Memoranda for transport and sustainable mobility. ECF affiliated in the European Union Commission in Brussels gives the ability to directly lobby for sustainable mobility and taking joint action in this field, as well as to voice their demands to the relevant trade secretariats of the European Commission and the Committees of the European Parliament, which then are often reflected in the documents of these bodies the European Union, as well as global organizations, including UN and World Bank. ECF actions is through the implementation of various projects related to cycling and sustainable mobility, a group (network) problem and own research and carried out on behalf of units of the European Union. Since the establishment of a significant part in dispelling sustainable mobility to conferences ECF Velo-City (Pan-European) and Velo-Global (Worldwide), which are used in the exchange of various experiences related to the topic of the conference.*

Key words: *European Cyclists' Federation, sustainable mobility, cycling, active mobility*