

**Brusel 13. října 2025
(OR. en)**

13881/25

**TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72**

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	30. září 2025
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2025) 566 final
Předmět:	ZPRÁVA KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU o pokroku při provádění Evropského prohlášení o cyklistice

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2025) 566 final.

Příloha: COM(2025) 566 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 30.9.2025
COM(2025) 566 final

ZPRÁVA KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

o pokroku při provádění Evropského prohlášení o cyklistice

1. Úvod

Evropské prohlášení o cyklistice¹ je společné politické prohlášení, které 3. dubna 2024 podepsaly Evropský parlament, Rada a Evropská komise. Jedná se o první dokument, který uznává cyklistiku jako jednu z nejudržitelnějších, nejpřístupnějších a nejinkluzivnějších, nejlevnějších a nejzdravějších forem dopravy a rekreace s vysokou přidanou hodnotou pro EU a naše hospodářství.

Doprava má klíčový význam pro sociální začlenění a hospodářský rozvoj, pro vytváření pracovních míst a pro podporu přístupu k základním službám. Je však stále významným zdrojem emisí skleníkových plynů a znečištění. Cílem tohoto prohlášení je plně využít potenciál cyklistiky v EU a pomoci tak řešit tyto problémy.

Prohlášení stanoví směr pro stávající a budoucí politiky a iniciativy související s cyklistikou.

Nastiňuje osm zásad a 36 politických závazků, které mají být přijaty na úrovni EU a na vnitrostátní, regionální a místní úrovni, aby se jimi řídil budoucí vývoj politiky a soudržné provádění opatření. Přestože prohlášení není právně závazné, má značný politický význam, neboť uznává, že prosazování a provádění jeho zásad je společným závazkem a odpovědností EU a jejích členských států.

Pro každou kapitolu prohlášení tato zpráva o pokroku představuje široký přehled opatření přijatých v rámci politik, opatření a iniciativ v oblasti cyklistiky na evropské, vnitrostátní, regionální a místní úrovni, které pomáhají provádět zásady prohlášení. Zpráva uvádí příklady pokroku, kterého bylo v tomto ohledu dosaženo, a popisuje možné způsoby podpory cyklistiky s cílem zvýšit a usnadnit její další rozšíření.

2. KAPITOLA I: VYPRACOVÁNÍ A POSILOVÁNÍ POLITIK V OBLASTI CYKLISTIKY

Na úrovni EU v bezprostřední návaznosti na Evropské prohlášení o cyklistice vyzvala Evropská komise členské státy, aby určily svá vnitrostátní kontaktní místa pro cyklistiku. V této nové specializované síti se diskutuje o společných problémech, sdílejí osvědčené postupy a prováděcí opatření a sleduje pokrok na úrovni EU i na vnitrostátní úrovni. Síť zahrnuje vnitrostátní kontaktní místa z 26 členských států² a byla oficiálně zřízena jako součást Skupiny odborníků pro městskou mobilitu (EGUM)³. Aby byl zajištěn inkluzivní přístup a aktivní zapojení širšího okruhu zúčastněných stran, včetně sdružení měst a regionů a zástupců průmyslu, byla v rámci skupiny EGUM vytvořena zvláštní podskupina, která monitoruje provádění prohlášení.

Skupina EGUM identifikovala a sledovala více než dvacet vnitrostátních opatření, včetně nových nebo nedávno aktualizovaných strategií, plánů, prohlášení a vývoje politiky v oblasti cyklistiky⁴. Některá z těchto opatření byla přijata jako přímý výsledek prohlášení. Národní strategii pro cyklistiku nebo podobný plán dosud zavedlo čtrnáct členských států EU⁵. Několik zemí pracuje na přípravě nových politických plánů a na aktualizaci nebo provádění stávajících. Například Litva učinila významný krok kupředu přijetím své úplně první vnitrostátní strategie

¹ Úř. věst., C/2024/2377, 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>

² V době vypracování zprávy o pokroku Itálie ještě neurčila vnitrostátní kontaktní místo pro cyklistiku.

³ E03863 zřízené [rozhodnutím Komise \(C\(2022\) 5320\)](#)

⁴ Příspěvek skupiny EGUM ke zprávě o pokroku: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%2041212.pdf

pro cyklistiku⁶. Zavedla také nové nařízení pro plánování a projektování cyklistické infrastruktury⁷, které stanoví vnitrostátní normy pro zajištění bezpečných, dostupných a kvalitních zařízení pro cyklisty.

Prohlášení rovněž vyzvalo k přijetí opatření orgány měst.

Například Parma (Itálie) přeložila písemný závazek k provádění Evropského prohlášení o cyklistice⁸ se zaměřením na rozvoj a zlepšování cyklistické infrastruktury, propagaci cyklistiky jako preferovaného způsobu každodenní dopravy a podporu podniků a služeb souvisejících s cyklistikou.

Metropolitní oblast Barcelona (Španělsko) mezitím oficiálně schválila Evropské prohlášení o cyklistice na plenárním zasedání rady metropole⁹. Úsilí o dosažení klimatické neutrality se soustředilo na i) rozvoj stávající cyklistické infrastruktury, ii) zavádění a optimalizaci hlídaných parkovacích míst pro jízdní kola, iii) podporu metropolitního veřejného sdílení jízdních kol a iv) organizování školení a vzdělávacích aktivit.

Pokrok a silné odhodlání rozvíjet, přizpůsobovat a posilovat politiky a strategie v oblasti cyklistiky rovněž vykazuje několik měst v EU, aby dosáhlo svých ambiciózních cílů v oblasti klimatické neutrality. K těmto cílům se tato města zavázala prostřednictvím svých klimatických smluv pro města¹⁰ v rámci mise 100 klimaticky neutrálních a inteligentních měst¹¹. Například Drážďany (Německo) chtějí do roku 2035 zvýšit podíl cyklistické dopravy na 75 %, zatímco Aarhus (Dánsko) chce do roku 2030 zvýšit tento podíl na 50 % a Gävle se chce do roku 2025 stát jedním z nejlepších měst ve Švédsku pro cyklistiku a do té doby chce zdvojnásobit počet jízd na kole oproti roku 2018.

Pokud se podíváme za hranice EU, přijetí Prohlášení EU o cyklistice inspirovalo podobné iniciativy, jako je „Prohlášení pro ekologickou mobilitu stran a pozorovatelů z jihovýchodní Evropy: společně k zelené mobilitě“ na summitu o zelené mobilitě, který ve dnech 6. a 7. června 2024 pořádalo Dopravní společenství¹² v Sarajevu (Bosna a Hercegovina)¹³.

Rozvoj/rozšíření cyklistiky v EU zatím urychluje několik dalších opatření na úrovni EU a na vnitrostátní/místní úrovni.

Plány udržitelné městské mobility

Nařízení (EU) 2024/1679¹⁴, které představuje další klíčový milník na úrovni EU, zavádí právní požadavek, aby 431 městských oblastí přijalo do roku 2025 plán udržitelné městské mobility. Rovněž nařizuje vybudovat do roku 2030 multimodální uzly osobní dopravy, které usnadní spojení na prvním a posledním kilometru, včetně přístupu k veřejné dopravě a infrastrukturu pro aktivní mobilitu. Nařízení obsahuje požadavky na zajištění kontinuity a dostupnosti

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

¹² Dopravní společenství je mezinárodní organizace v oblasti mobility a dopravy. Má 36 účastníků – členské státy Evropské unie zastoupené Evropskou komisí, šest stran z jihovýchodní Evropy (Albánská republika, Bosna a Hercegovina, Kosovo*, Černá Hora, Republika Severní Makedonie a Republika Srbsko) a tři pozorovatele (Gruzie, Moldavsko a Ukrajina). <https://www.transport-community.org/>

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(Příloha II – Závazky pro zelenější budoucnost – Prohlášení o cyklistice jako udržitelném způsobu dopravy)]

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>)

cyklistických stezek při budování nebo modernizaci infrastruktury a na vybudování parkovacích míst pro jízdní kola v blízkosti železničních stanic s cílem podpořit aktivní druhy dopravy.

Na konci roku 2025 bude vydána aktualizovaná verze příručky z roku 2019 o tom, jak podporovat a povzbuzovat cyklistiku jako součást plánu udržitelné městské mobility, která bude zahrnovat nejnovější poznatky a osvědčené postupy, jež mají pomoci městům zlepšit jejich infrastrukturu, politiky a propagační aktivity v oblasti cyklistiky.

Mnoho měst zahrnuje do svých plánů udržitelné městské mobility opatření, která upřednostňují cyklistiku. Například Münster (Německo) se zaměřuje na budování kvalitních ulic s prioritou pro cyklisty a modernizaci cyklistické sítě, zatímco Barcelona (Španělsko) vypracovala v rámci svého plánu městské mobility na rok 2024 *program pro jízdní kola a osobní mobilitu*, který se zaměřuje na rozsáhlé zlepšení sítě a zvýšení bezpečnosti cyklistické infrastruktury. V Bologni (Itálie) sloužilo plánování mobility vůbec poprvé jako výchozí bod pro vypracování metropolitního územního plánu¹⁵. Tento plán pomáhá 55 obcím v metropolitní oblasti sladit jejich politiky územního plánování a strategie mobility. K tomu slouží integrace základních operačních nástrojů a klíčových odvětvových strategií, jako je metropolitní plán pro cyklistiku. Vilnius získal titul Evropské zelené hlavní město¹⁶ za rok 2025 jako přední město v oblasti ekologické transformace, a to i v souvislosti s opatřeními v oblasti cyklistiky v souladu s plánem udržitelné městské mobility, jako je neustálý rozvoj cyklostezek a nový standard uliční infrastruktury upřednostňující aktivní mobilitu.

Vzorce mobility

Na základě komplexní analýzy provedené ve všech členských státech EU v roce 2021, jejíž první soubor výsledků byl uveden ve „Studii o nových vzorcích mobility v evropských městech“ z roku 2022¹⁷, nyní probíhající studie EU rozšiřuje analýzu údajů, aby umožnila lepší pochopení vlivu sociodemografických charakteristik na cestovní chování. Studie se zabývá cyklistikou jako jedním z několika zkoumaných druhů dopravy. Její výsledky by měly poskytnout další poznatky o využívání cyklistiky a o možném budoucím vývoji. Předběžná analýza ukazuje, že podíl cyklistiky zůstává na vnitrostátní úrovni relativně konstantní.

Řízení mobility

Každoročně udělovaná cena MOBILITYACTION¹⁸ oceňuje vynikající výsledky v oblasti systémů řízení mobility podniků, institucí, organizací občanské společnosti, občanských iniciativ a obcí. V posledních dvou ročnících kampaně zahájila řada finalistů působivé iniciativy na podporu cyklistiky. Příkladem mohou být interaktivní online platformy, které studenty vybízejí k jízdě na kole nebo chůzi pěšky, služby údržby jízdních kol na pracovišti a soutěže v jízdě do školy na kole.

Mnoho měst navíc podporuje aktivity v oblasti řízení mobility. Budapešť (Maďarsko) vyniká svým plánem mobility na pracovišti, který podporuje podniky, aby se aktivně podílely na změně zvyklostí svých zaměstnanců při dojíždění do práce ve prospěch udržitelnějších alternativ dopravy. Budapešťský plán zahrnuje takové iniciativy jako „Bikebus“ a „Do práce

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en

¹⁷ [Studie o nových vzorcích mobility v evropských městech – Úřad pro publikace EU; Studie o nových vzorcích mobility: poznatky o mobilitě cestujících a městské logistice – Evropská komise](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>

na kole“, které podporují cyklistiku prostřednictvím organizovaných skupinových jízd a kampaní na pracovišti.

Zpráva Evropské cyklistické federace (ECF) zdůrazňuje, že firemní pronájem kol jako součást systémů řízení mobility, který byl poprvé zaveden v Německu, vyústil do konce roku 2024 v aktivní nájemní park 2,1 milionu pronajatých kol, přičemž průměrné roční tempo růstu od roku 2019 činí 30 %¹⁹.

Za účelem dalšího zkoumání, analýzy a hodnocení účinnosti systémů řízení mobility, které ovlivňují změnu chování směrem k aktivní mobilitě, vyhlásila Komise v roce 2024 zvláštní výzvu, v jejímž rámci může vybraný projekt získat 5 milionů EUR²⁰.

Podpora cyklistiky jako zdravého způsobu dopravy nebo rekreace

Každoročně udělované ceny „Evropské zelené město“ a Zelený list²¹ oceňují města, která prokazují mimořádné úsilí o udržitelnost životního prostředí v takových klíčových oblastech, jako je kvalita ovzduší, snižování hluku a zmírňování dopadů změny klimatu a přizpůsobování se této změně. Důležitou součástí tohoto uznání je podpora a zavádění řešení udržitelné městské mobility, jako jsou opatření v oblasti cyklistiky. Podobně i iniciativa EU Dohoda pro zelená města²², jejímž cílem je zlepšit správu životního prostředí ve městech v celé Evropě, je v souladu s cyklistikou, neboť podporuje města, aby zlepšovala kvalitu ovzduší, snižovala hlukovou zátěž a rozšiřovala zelené plochy, a tím podporovala aktivní a udržitelnou mobilitu.

Evropský týden mobility²³ věnoval prostřednictvím osvětových a propagačních kampaní svůj ročník 2024 tématu „Sdílený veřejný prostor“. Kampaně se zúčastnilo více než 2 700 měst z více než 45 zemí světa²⁴. Bezpečná cyklistická infrastruktura a osvědčené postupy byly také ústředním bodem výměny informací o bezpečnosti silničního provozu v EU²⁵.

Iniciativa CIVITAS uspořádala fórum²⁶, na němž si politici mohli vyměnit informace o provádění prohlášení, přičemž byl zdůrazněn význam spolupráce na všech úrovních.

Na vnitrostátní úrovni skupina EGUM identifikovala několik osvětových kampaní, veřejných konzultací a školení pro odborníky a další specifické formy zapojení²⁷. Například v Česku byla zahájena kampaň zaměřená na opatření ke zklidnění dopravy ve městech a regionech, včetně podpory cyklistické dopravy²⁸. Ve Francii má Centrum pro studium a odborné znalosti v oblasti rizik, životního prostředí, mobility a městského plánování (CEREMA) otevřenou platformu pro spolupráci a výměnu osvědčených postupů, výzev a poznatků se zvláštní skupinou, která se věnuje cyklistice²⁹. Platforma je volně k dispozici místním orgánům, státním útvarům, sdružením, akademickým institucím, nevládním organizacím a občanské společnosti. Je to místo pro výměnu a šíření novinek a pro sdílení zpětné vazby a zdrojů o všech tématech souvisejících s cyklistikou (služby, školení, komunikace, řízení mobility, rozvoj atd.).

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>

²⁰ HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Plány řízení mobility a změna chování, CSA 5M, zahájení: 17. září 2024 Termín(y): 16. ledna 2025

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en

²³ Každoroční stěžejní kampaň Evropské komise o udržitelné mobilitě, <https://mobilityweek.eu/home/>

²⁴ EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY | Zúčastněná města a obce

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>

Na regionální úrovni uspořádal Institut pro šetrnou mobilitu Bádenska-Württemberska pokročilý kurz pro projektanty dopravních řešení pro chodce a cyklisty, aby jim pomohl zdokonalit jejich dovednosti a podpořil plánování dopravy přátelské k cyklistům a orientované na cyklisty³⁰.

Města jako Ioannina (Řecko), Padova (Itálie) a Vratislav (Polsko) dávají příklady zapojení veřejnosti prostřednictvím seminářů, komunikačních kampaní a místních akčních programů. Pomáhají utvářet a ověřovat opatření a projekty týkající se cyklistiky na místní úrovni.

Pokud jde o další propagaci, výměnu znalostí, osvědčené postupy a školení, cenné iniciativy probíhají také na mezinárodní úrovni. Konkrétně Nizozemsko spolu s Belgií a Lucemburskem zahájilo v roce 2023 globální program budování kapacit „ACTIVE“³¹. Jedná se o alianci zúčastněných stran v oblasti aktivní mobility, jejímž cílem je do 10 let vyškolit 10 000 odborníků na aktivní mobilitu v zemích globálního jihu, s nízkými a středními příjmy.

3. KAPITOLA II: PODPOROVÁNÍ INKLUZIVNÍ, CENOVĚ DOSTUPNÉ A ZDRAVÉ MOBILITY

Vývoj na úrovni EU se většinou soustředil na zvyšování informovanosti o zdravotních přínosech cyklistiky a snižování znečištění ovzduší a hluku.

Opatření na podporu cyklistiky přispívají k prevenci nepřenositelných nemocí a mohou snížit celkové riziko úmrtnosti o 10 %³². V rámci iniciativy EU zaměřené na nepřenositelné nemoci „Společně za lepší zdraví“³³ Komise podporuje členské státy v opatřeních na podporu zdraví a prevenci nemocí. Prostřednictvím programu EU4Health³⁴ Komise podporuje spolupráci („společné akce“) mezi členskými státy a projekty vedenými zúčastněnými stranami na podporu fyzické aktivity, včetně cyklistiky. Příkladem je společná akce PreventNCD³⁵, podpořená částkou 76 milionů EUR, která má zvláštní pracovní balíček týkající se prostředí pro zdravý život, jehož cílem je provádět a hodnotit intervence týkající se klíčových determinantů zdraví, včetně činností zaměřených na prostředí bez automobilů a na fyzickou aktivitu nebo městské prostředí. Komise podporuje identifikaci a shromažďování osvědčených a slibných postupů prostřednictvím portálu EU pro osvědčené postupy v oblasti veřejného zdraví³⁶, kde jsou k dispozici praktické postupy založené na důkaze, jimiž se lze inspirovat a případně je přenášet.

Přímým důsledkem přijetí prohlášení bylo vyhlášení zvláštní výzvy k předkládání návrhů v hodnotě 12 milionů EUR v rámci pracovního programu misí Horizont Evropa 2025 (společně podporovaného Misí proti rakovině a Misí 100 klimaticky neutrálních a inteligentních měst) s cílem dále zvýšit využívání cyklistiky, aby se využily přínosy pro zdraví a zvýšila aktivní mobilita ve městech EU³⁷.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>

³² Podpora cyklistiky může zachránit životy a zlepšit zdraví v celé Evropě díky zlepšení kvality ovzduší a zvýšení fyzické aktivity

³³ Společně za lepší zdraví – iniciativa EU zaměřená na nepřenositelné nemoci – Evropská komise

³⁴ Program EU pro zdraví EU4Health 2021–2027 – vize pro zdravější Evropskou unii – Evropská komise

³⁵ JA PreventNCD – Snižování zátěže pro Evropu způsobené rakovinou a nepřenositelnými nemocemi prostřednictvím koordinovaných strategií zaměřených na determinanty zdraví. Zaměření na účinné politiky, společenské a osobní rizikové faktory.

³⁶ Portál osvědčených postupů EU

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Zvýšení podílu pěší a cyklistické dopravy: využít přínosů pro zdraví, snížení emisí a integrovat aktivní mobilitu a zařízení pro mikromobilitu s inteligentními technologiemi a infrastrukturou; wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf

EU má dlouhodobý politický rámec upravující kvalitu ovzduší a úroveň hluku v životním prostředí, jehož účelem je chránit její obyvatele³⁸. Nedávná revize směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu³⁹ uvádí cyklistiku a chůzi mezi opatřeními ke snížení znečištění ovzduší, která mají být zahrnuta do plánů kvality ovzduší, aby se podpořil přechod na aktivní mobilitu a méně znečišťující druhy dopravy. Nejnovější údaje ze Zprávy o monitorování nulového znečištění a výhledu do roku 2025⁴⁰ a z nového Přehledu nulového znečištění⁴¹ zdůrazňují, že ačkoli bylo zaznamenáno určité zlepšení, pokud jde o znečištění ovzduší, celkový hluk z dopravy se výrazně nesnížil. Zvýšení aktivní mobility by mohlo pozitivně přispět k aktivnějším strategiím řízení hluku.

Skupina EGUM uvádí osm opatření zavedených od dubna 2024, která se zabývají začleněním všech věkových skupin, pohlaví a menšin do každodenní cyklistiky. Jako řešení pro začínající cyklisty a starší lidi se jeví podpora elektrokol, zatímco nákladní kola jsou považována za řešení, které motivuje k jízdě na kole více žen a rodin. Mezi významné příklady, které skupina EGUM uvádí, patří specializované vzdělávací programy pro ženy⁴² a bezplatné lekce jízdy na kole dostupné různým skupinám⁴³. Zajímavé příklady jsou uvedeny také v souvislosti s aktivním stárnutím⁴⁴ a aktivní mobilitou ve školách⁴⁵. Mnoho dalších příkladů rovněž nabízejí města prostřednictvím svých klimatických smluv pro města⁴⁶.

Opatření související s cyklistikou mohou hrát pozitivní roli při zmírňování dopravní chudoby. Pokud jsou tato opatření zaměřena na zranitelné skupiny, mohou být financována prostřednictvím sociálních klimatických plánů⁴⁷, které jsou spojeny s prováděním nařízení o Sociálním klimatickém fondu⁴⁸. V této souvislosti vydala Komise doporučení o dopravní chudobě⁴⁹ určené členským státům, které zohledňuje potřebu zvážit opatření související s cyklistikou, jako je cyklistická infrastruktura, dotace na nákup nebo pronájem jízdních kol, elektrokol a nákladních kol na podporu uživatelů dopravy s nízkými příjmy. Dále se zpráva z

³⁸ Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora z roku 2025 „Znečištění měst v EU, [Zvláštní zpráva 02/2025: Znečištění měst v EU – Města mají čistší vzduch, ale jsou stále příliš hlučná](#)

³⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23. října 2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, Úř. věst. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>

⁴⁰ Zpráva EEA-JRC 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en

⁴² Např. program „TandEM Women in Cycling“, vyvinutý organizacemi EIT Urban Mobility a BYCS, který nabízí online a osobní školení pro ženy v celé EU, aby mohly vést cyklistické tréninky pro jiné ženy (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>)

⁴³ Např. iniciativa „Vélo-école“ města Lyon, která nabízí bezplatnou výuku jízdy na kole, podporuje inkluzivitu a dostupnost (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>)

⁴⁴ Např. „Průvodce cyklistickou mobilitou bez ohledu na věk“, který byl výstupem projektu ENTOURAGE financovaného EU a který poskytuje soubor nástrojů pro města, jež chtějí podporovat aktivní mobilitu v době stárnutí populace ([Cyklistika bez ohledu na věk. – K inkluzivní městské mobilitě](#))

⁴⁵ Např. vnitrostátní německý projekt „Škola přátelská k chodcům a cyklistům“, který aktivně podporoval základní a střední školy při provádění kontrol možností cyklistické a pěší dopravy do školy a v jejím okolí (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>)

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en

⁴⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/955 ze dne 10. května 2023, kterým se zřizuje Sociální klimatický fond a mění nařízení (EU) 2021/1060, Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj> – definuje dopravní chudobu jako stav, kdy „jednotlivci a domácnosti nejsou vůbec či jen obtížně schopni pokrýt náklady na soukromou nebo veřejnou dopravu, nebo kdy nemají žádný či jen omezený přístup k dopravě nezbytné k získání přístupu k základním socioekonomickým službám a činnostem, s přihlédnutím k vnitrostátním a prostorovým souvislostem“

⁴⁹ C(2025) 3068 final doporučení Komise ze dne 22. 5. 2025 o dopravní chudobě: zajištění cenově dostupné, přístupné a spravedlivé mobility <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/eng>

roku 2024 o dopravní chudobě⁵⁰ zabývala možnými ukazateli pro měření dopravní chudoby a uvedla možné strategie pro její zmírnění. V neposlední řadě věnoval Evropský týden mobility svůj ročník 2025 tématu „Mobilita pro každého“⁵¹ a zaměřil se na téma dopravní chudoby.

Pokud jde o opatření ke zvýšení cenové dostupnosti cyklistiky, mohou členské státy uplatňovat snížené sazby DPH na dodávky, pronájem a opravy jízdních kol, včetně elektrokol⁵².

Existuje několik příkladů podpory inkluzivní, cenově dostupné a zdravé mobility na vnitrostátní i místní úrovni.

Slovinsko přijalo opatření na dotování nákupu elektrokol⁵³, zejména pro každodenní dojíždění do práce v městských oblastech.

Lipsko (Německo) do své klimatické smlouvy pro města zahrnuje opatření, která nabízejí dotace na nákladní kola pro podniky. Zapojuje se také do pilotních projektů v oblasti uhlíkově neutrální logistiky.

Nizozemská kampaň „Kies de Fiets!“ („Zvol kolo“) motivuje firmy, aby svým zaměstnancům poskytovaly příspěvek 23 centů na kilometr (osvobozený od daně). Kampaň byla zahájena ministerstvem infrastruktury a vodohospodářství a zaměřuje se na podporu zaměstnavatelů, aby motivovali své zaměstnance k častějšímu využívání jízdních kol tím, že jim poskytnou dobré zázemí pro cyklisty a nabídnou jim příspěvek na ujeté kilometry.

V Portugalsku se na prodej jízdních kol od roku 2023 vztahuje snížená sazba DPH ve výši 6 %. ECF používá online sledovací systém, který monitoruje přibližně 300 programů daňových pobídek a nákupních premií pro cyklistiku poskytovaných na vnitrostátní, regionální a místní úrovni⁵⁴.

Ve Stockholmu (Švédsko) využívá projekt s názvem „Bike2Green“⁵⁵ gamifikaci k propagaci cyklistiky na podporu přechodu na jiné druhy dopravy. Projekt financovaný ze složky Zaměstnanost a sociální inovace (EaSI) Evropského sociálního fondu Plus vyvíjí patentovaný software, který monitoruje a odměňuje jízdy na kole prostřednictvím úhrady kilometrů a ekonomických cen.

4. KAPITOLA III: ROZŠIŘOVÁNÍ A ZLEPŠOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Pro zvýšení využívání cyklistiky je nutné zlepšit kvalitu, kvantitu, návaznost, bezpečnost a atraktivitu cyklistické infrastruktury. Infrastruktura musí být také přizpůsobena současným a budoucím požadavkům – včetně nákladních kol (která jsou často širší), kol s přívěsnými vozíky (která jsou delší) a cyklistů jezdících různou rychlostí⁵⁶. Zúčastněné strany upozornily na následující oblasti, v nichž by bylo možné evropskou cyklistickou infrastrukturu zlepšit: i) logistická infrastruktura pro cyklistiku (např. mikrouzly), ii) řešení bezpečného parkování jízdních kol, jako jsou chráněná parkovací místa na nádražích a cyklistické boxy v městských oblastech, iii) infrastruktura pro dobíjení v budovách, na pracovištích, ale také na důležitých

⁵⁰ 2024, závěrečná zpráva – Dopravní chudoba: definice, ukazatele, determinanty a strategie zmírňování, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

⁵² Směrnice Komise (EU) 2022/542 (Úř. věst. L 107, 6.4.2022, s. 1)

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>

⁵⁵ Bike2Green - ECF

⁵⁶ Zpráva skupiny EGUM o budoucnosti městské mobility a udržitelném městském prostoru podporujícím začlenění: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en

komunitních uzlech a frekventovaných místech, jako jsou supermarkety, iv) infrastruktura pro přepravu jízdních kol ve vlacích a v) celková bezpečnost cyklistické infrastruktury⁵⁷.

Komise zároveň v současné době pracuje na pokynech pro navrhování a kvalitu bezpečné infrastruktury pro zranitelné účastníky silničního provozu, včetně cyklistů a uživatelů mikromobilních prostředků⁵⁸. S přípravou těchto pokynů pomůže specializovaná studie⁵⁹, jejíž výsledky se očekávají v roce 2026. Pokyny pro členské státy a bezpečnostní opatření vyplývající z této práce se budou mimo jiné zabývat oddělením infrastruktury pro zranitelné účastníky od infrastruktury pro dopravu, případně řízením rychlosti a různými opatřeními pro zklidnění dopravy. To by také mohlo zvýšit bezpečnost všech účastníků silničního provozu a přinést informace pro bezpečné projektování krajiny, což by omezilo závažnost úrazu v případě nehody. Skupina EGUM rovněž poskytla místním orgánům informace o potřebě zvýšit bezpečnost cyklistické infrastruktury při posuzování budoucích trendů městské mobility v souladu s rostoucím využíváním opatření v oblasti cyklistiky v rámci udržitelného plánování měst⁶⁰.

Ke zvýšení atraktivity cyklistiky přispívá také směrnice o energetické náročnosti budov (EPBD)⁶¹, která zavádí zákonné požadavky na minimální počet parkovacích míst pro kola na pracovištích nebo v obytných budovách a na následnou instalaci dobíjecích zařízení. Dobré příklady lze již nalézt při provádění této směrnice v Evropě, například v Portugalsku⁶², Francii⁶³ a Belgii⁶⁴.

Mnoho měst nabízí řadu příkladů opatření zaměřených na zlepšení cyklistické sítě a zajištění propojení. Město Lund (Švédsko) vyniká tím, že zohledňuje propojení mezi městem a venkovem a uznává význam plynulého dopravního spojení mezi městem a okolními předměstskými a venkovskými komunitami prostřednictvím výstavby sedmi cyklistických „super stezek“ ve městě a do/z města (celkem 81 km). Město Taurage (Litva) se zavázalo rozšířit cyklistickou infrastrukturu do odlehlých osad v blízkosti rekreačních oblastí a zahrádkářských osad (přibližně 86 km nových cyklostezek). Lublaň (Slovinsko) rozšířila síť cyklistických tras ve městě i v regionu, propojila ji s vnitrostátními cyklistickými trasami a zlepšila parkování a bezpečné úschovny kol.

5. KAPITOLA IV: ZVYŠOVÁNÍ INVESTIC A VYTVOŘENÍ PŘÍZNIVÝCH PODMÍNEK PRO CYKLISTIKU

Investice mají zásadní význam pro větší využívání cyklistiky. Na úrovni EU byly v posledních letech členským státům a místním orgánům poskytnuty značné finanční prostředky. Politika soudržnosti EU poskytuje členským státům klíčové finanční zdroje pro cyklistickou infrastrukturu prostřednictvím vnitrostátních, regionálních a přeshraničních programů.

⁵⁷ Cesta transformace průmyslového ekosystému mobility v EU, leden 2024, [Cesta transformace mobility](#)

⁵⁸ Jak požaduje čl. 4 odst. 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59, Úř. věst. L 183, 9.7.2019, s. 15.

⁵⁹ Pokyny pro projektování „odpouštějících silnic“, „samovysvětlujících a samovymáhajících silnic“, jakož i pro požadavky na kvalitu silniční infrastruktury pro zranitelné účastníky silničního provozu

⁶⁰ Zpráva skupiny EGUM: [Inkluzivní a udržitelná budoucnost městské mobility v Evropě](#).

⁶¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1275 ze dne 24. dubna 2024 o energetické náročnosti budov, Úř. věst. L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>

⁶² Vychází ze směrnice o energetické náročnosti budov (směrnice EU 2024/1275) a dále ji rozšiřuje.

⁶³ Rozvíjí osvědčené postupy pro parkování jízdních kol v budovách: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Region Flandry vypracoval příručku pro zařízení pro jízdní kola ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) s kapitolou věnovanou infrastruktuře pro parkování jízdních kol.

Velkou část prostředků na investice do cyklistiky poskytuje zejména Evropský fond pro regionální rozvoj. Celkem 21 členských států a značný počet přeshraničních programů plánuje specializované investice do cyklistiky⁶⁵. V období 2014–2020 bylo do budování cyklostezek a chodníků v celé EU investováno 2,1 miliardy EUR, oproti 700 milionům EUR v předchozím období financování 2007–2013. V současném programovém období 2021–2027 je na řadu investic v oblasti cyklistiky vyčleněno 4,5 miliardy EUR, z nichž 3,2 miliardy EUR poskytne EU a 1,3 miliardy EUR půjde z vnitrostátních zdrojů. To by mělo podpořit více než 12 000 kilometrů nových nebo vylepšených cyklostezek. Rovněž se realizují projekty na zlepšení přeshraniční cyklistické infrastruktury, zejména v rámci programů Interreg. Ty slouží nejen k propagaci cestovního ruchu, ale také jako alternativa k automobilům pro přeshraniční dojíždění. Od roku 2021 bylo na projekty v oblasti cyklistiky v rámci programu Interreg vyčleněno přibližně 163 milionů EUR.

Pokud jde o mobilitu na venkově, iniciativy a projekty v oblasti cyklistiky mohou být podporovány také v rámci společné zemědělské politiky (SZP) na období 2023–2027. Takové projekty zahrnují například: přeměnu bývalé železniční trati na zelenou stezku pro cyklisty, pořádání cyklistických srazů jako prostředku podpory sociální interakce a integrace, dobíjecí stanice pro elektrokola, budování cyklostezek a řešení mobility šetrných ke klimatu, podporu turistických cyklotras a pořádání cyklistických akcí ke zlepšení kvality života a atraktivity venkovských oblastí⁶⁶. To je v souladu s cíli a iniciativami Dlouhodobé vize pro venkovské oblasti EU⁶⁷, která vyzývá členské státy a regiony, aby vypracovaly strategie udržitelné mobility na venkově, které mimo jiné vyžadují usilovat o podporu řešení mobility s nulovými emisemi, jako je cyklistika, cyklostezky a multimodální spojení včetně aktivní dopravy.

Významné prostředky na udržitelnou mobilitu poskytuje také Nástroj pro oživení a odolnost prostřednictvím národních plánů pro oživení a odolnost. V rámci nástroje Next Generation EU bylo členským státům prostřednictvím grantů a půjček přiděleno celkem 650 miliard EUR. Několik opatření zahrnuje podporu cyklistické infrastruktury⁶⁸. Celková částka vyčleněná na projekty spojené s cyklistikou v rámci Nástroje pro oživení a odolnost se odhaduje na 1,3 miliardy EUR.

V nedávné době se objevily další možnosti financování prostřednictvím výše zmíněného Sociálního klimatického fondu. Ačkoli členské státy mohou flexibilně stanovit priority pro financování, nařízení o Sociálním klimatickém fondu stanoví jasný seznam způsobilých opatření a investic, které mohou být do plánů zahrnuty. Podporu mohou získat bezemisní a nízkoemisní řešení mobility a dopravy, včetně nákupu jízdních kol, stejně jako například dopravní poukazy na služby sdílené mobility (např. sdílení kol) a investice do cyklistické infrastruktury.

Skupina EGUM poskytla užitečné poznatky a příklady osvědčených postupů týkající se možných opatření souvisejících s cyklistikou, která by mohla být prostřednictvím Sociálního klimatického fondu podpořena⁶⁹. Například podporou místních orgánů při zlepšování

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Přehled investic 2021–2027: podpora cyklistické infrastruktury](#)

⁶⁶ Financování prostřednictvím strategií místního rozvoje LEADER, strategií inteligentních vesnic a investic do základních služeb a infrastruktury ve venkovských oblastech. Iniciativa LEADER financuje strategie místního rozvoje v rámci SZP na celém evropském venkově, přičemž rozpočet EU na období 2023–27 činí 5 miliard EUR.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: Dlouhodobá vize pro venkovské oblasti EU – na cestě k posílenému, propojenému, odolnému a prosperujícímu venkovu do roku 2040](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ o provádění Nástroje pro oživení a odolnost: posun vpřed: https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_en?filename=COM_2023_545_1_EN_0.pdf

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

cyklistické infrastruktury a propojování vlakových nádraží s veřejnými centry, jako jsou školy a zdravotnická zařízení (4,7 milionu EUR od španělského ministerstva dopravy pro deset malých obcí⁷⁰) nebo poskytováním finančních pobídek na nákup nákladních kol a přívěsných vozíků pro podnikatele a malé a střední podniky (až 4 000 EUR na nákladní kola a 2 000 EUR na přívěsné vozíky prostřednictvím grantů na regionální hospodářskou expanzi od regionu Hlavní město Brusel (Belgie)⁷¹).

Na základě předběžné analýzy 39 posuzovaných investičních plánů předložených městy, odhaduje kapitálové centrum mise „100 klimaticky neutrálních a inteligentních měst“, že na místní úrovni byly na plánované investice do infrastruktury pro cyklistickou a pěší dopravu vyčleněny více než 4 miliardy EUR.

6. KAPITOLA V: ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY SILNIČNÍHO PROVOZU

Zvýšená obliba cyklistiky vede k tomu, že se věnuje větší pozornost problémům souvisejícím s bezpečností, protože cyklisté jsou neúměrně negativně ovlivňováni dopravními nehodami, zejména v městských oblastech. Cyklisté jsou jedinou skupinou účastníků silničního provozu v EU, u níž se za posledních deset let zvýšil počet smrtelných nehod⁷². Podle předběžných údajů o počtu úmrtí na silnicích v EU⁷³ je tempo zlepšování stále pomalé. Z dostupných údajů vyplývá, že v 10 % všech smrtelných nehod jsou oběti cyklisté. V městských oblastech představují zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a uživatelé dvoukolových motorových vozidel a zařízení pro osobní mobilitu) téměř 70 % všech úmrtí. Mnozí další utrpí vážná zranění. Je také známo, že značný počet nefatálních dopravních nehod s účastí cyklistů není hlášen. Vzhledem k tomu, že oficiální silniční statistiky jsou často pouze statistiky poskytované policejními složkami, nehody, které nebyly nahlášený policii, zůstávají mnohdy nezjištěny, což znamená, že velký počet nehod, při nichž došlo ke zranění nebo hmotné škodě, není nahlášen.

Dalšího pokroku v prosazování pravidel bezpečnosti silničního provozu bude dosaženo modernizací pravidel EU pro řidičské průkazy⁷⁴ v návaznosti na předběžnou dohodu dosaženou v březnu 2025 mezi Evropským parlamentem a Radou. V zájmu lepší ochrany zranitelných účastníků silničního provozu upravují nová pravidla požadavky na školení a zkoušky a kladou větší důraz na bezpečnost těchto účastníků silničního provozu. Také směrnice 2024/3237⁷⁵ pomáhá zlepšit bezpečnost cyklistů tím, že zajišťuje, aby nebezpečné dopravní přestupky, jako je „nebezpečné předjíždění“ a „ujetí z místa nehody“, byly postihovány v celé EU jednotně bez ohledu na zemi, kde k přestupku došlo. Důležité je, že se revize vztahuje i na přestupky související se zneužíváním cyklostezek. V neposlední řadě bylo v rámci pracovního programu klastru 5 programu Horizont Evropa na rok 2025 navrženo specializované výzkumné téma,

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf

⁷³ Statistika bezpečnosti silničního provozu 2024 – Evropská komise: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en

⁷⁴ Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012: COM(2023) 127 final

⁷⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/3237 ze dne 19. prosince 2024, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, Úř. věst. L 3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/eng>

kteřé má nabídnout další znalosti a poznatky o bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu. Zaměřuje se na bezpečnost cyklistů, chodců a uživatelů mikromobilních zařízení⁷⁶.

V roce 2024 Komise zveřejnila studii o potřebě harmonizovaných pravidel na podporu nárůstu mikromobility a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro zařízení pro osobní mobilitu⁷⁷. Cílem studie bylo zjistit, zda by bylo možné a žádoucí vypracovat harmonizované evropské nařízení o zařízeních pro osobní mobilitu. Studie se rovněž zabývala regulačním rámcem platným pro elektrokola a možnostmi jeho zlepšení s cílem podpořit rychlé (rychlejší) zavádění elektrokol. Tato studie navrhla několik možností regulace.

Skupina EGUM shromáždila několik podkladů a případových studií, které poskytly příklady provádění osvětových opatření a kampaní zaměřených na bezpečnost silničního provozu. Mezi zajímavé příklady patří: i) komplexní vnitrostátní zpráva Francie⁷⁸ zabývající se naléhavou otázkou motorizovaného násilí a sdílení veřejného prostoru mezi různými kategoriemi účastníků silničního provozu, včetně doporučení; a ii) celostátní maltská kampaň, která zahrnuje všechny věkové skupiny a širokou škálu zúčastněných stran, kterou vede vnitrostátní regulátor dopravy a do níž jsou zapojeni studenti tvůrčích uměleckých oborů⁷⁹. V Německu mají širokou podporu kampaně zaměřené na bezpečné používání kol s pomocným elektrickým pohonem⁸⁰ a propagace „dnů bezpečnosti silničního provozu“ a bezpečné jízdy na kole⁸¹ včetně cíleného testování dětí⁸² a školení pro seniory⁸³. V neposlední řadě Portugalsko vytvořilo vnitrostátní rámec pro cyklistické vzdělávání zaměřený na školy⁸⁴ a poskytlo více než 1 000 škol v celé zemi více než 20 000 jízdních kol a 2 000 bezpečnostních sad.

Některé členské státy začaly přijímat opatření k řešení krádeží jízdních kol⁸⁵. Je tomu tak ve Francii, kde byla zákonná povinnost identifikace nových jízdních kol zavedena již v roce 2021. Do roku 2025 mělo více než 7 milionů jízdních kol ve Francii identifikační štítek⁸⁶. V roce 2024 spustila Belgie platformu MyBike⁸⁷, dobrovolnou iniciativu federální státní správy a regionálních samospráv v oblasti označování jízdních kol, která má zabránit jejich krádežím. Ačkoli bylo zaznamenáno několik dalších vnitrostátních nebo místních systémů označování a/nebo registrace, dosud neexistuje žádný ucelený přehled o této problematice ve všech členských státech.

7. KAPITOLA VI: PODPORA VYSOCE KVALITNÍCH PRACOVNÍCH MÍST A BUDOVÁNÍ EVROPSKÉHO CYKLISTICKÉHO PRŮMYSLU SVĚTOVÉ ÚROVNĚ

Zpráva z roku 2024 o Cestě transformace průmyslového ekosystému mobility v EU⁸⁸ se zabývala mobilitou jako klíčovým průmyslovým ekosystémem. Vedle automobilové, vodní a železniční dopravy se v ní poprvé objevila i cyklistika. Zpráva zdůraznila, že hodnotový řetězec

⁷⁶ Zahájení: 16. září 2025 – Termín(y): 20. ledna 2026); téma [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Bezpečnost cyklistů, chodců a uživatelů mikromobilních zařízení](#)

⁷⁷ Studie o potřebě harmonizovaných pravidel na podporu rozvoje mikromobility a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro zařízení pro osobní mobilitu, závěrečná zpráva, 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ 2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>

⁸⁴ Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

⁸⁵ Cyklistické strategie v Evropě: Pokroku bylo dosaženo, ale tempo se musí zrychlit – ECF

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>

cyklistiky v EU – výroba, cyklistická infrastruktura, cykloturistika, půjčovny kol, logistika a další služby pro cyklistiku – poskytuje 1,3 milionu pracovních míst a přispívá k HDP Evropské unie částkou 21 miliard EUR. Dodavatelský řetězec pro cyklistiku v EU zahrnuje více než 1 000 malých a středních podniků⁸⁹.

Komise uvítala závazky zúčastněných stran: i) snížit ekologickou a klimatickou stopu spojenou s výrobou jízdních kol a elektrokol; ii) stanovit cíle a zavést udržitelné postupy a iii) podporovat cyklistiku jako životaschopný a udržitelný druh dopravy. Vnitrostátní, regionální a místní orgány se zavázaly investovat do parkovacích stání pro jízdní kola a dalších zařízení pro osobní mobilitu, abychom uvedli alespoň několik příkladů. Společnosti nabídlly podporu odborného vzdělávání, zavedení opatření na přilákání nových talentů a zahájení vzdělávacích programů pro ženy v cyklistickém průmyslu.

Podle zúčastněných stran a údajů z odvětví⁹⁰ se v roce 2022 prodalo 20 milionů jízdních kol, z toho 5,5 milionu bylo elektrokol a 15,3 milionu bylo smontováno v EU, přičemž 45–50 % všech komponent bylo vyrobeno v Evropě.

Podle zprávy Eurostatu z roku 2024⁹¹ bylo v roce 2023 v EU vyrobeno 9,7 milionu jízdních kol, což je o 24 % méně než v roce 2022 (12,7 milionu). Největším výrobcem jízdních kol v roce 2023 bylo Portugalsko s 1,8 milionu kusů, následované Rumunskem (1,5 milionu), Itálií (1,2 milionu) a Polskem (0,8 milionu). Údaje ukazují, že čtrnáct ze sedmnácti vykazujících zemí EU zaznamenalo v letech 2022 až 2023 pokles výroby jízdních kol. Na toto odvětví mají značný dopad rostoucí výrobní náklady, přetrvávající narušení dodavatelského řetězce a ekonomická nejistota. V roce 2023 vyvezla EU jízdní kola (elektrická i neelektrická) v hodnotě 1,03 miliardy EUR, což je o 10 % méně než v roce 2022. Hodnota dovozu činila 1,98 miliardy EUR, což představuje 21% pokles oproti roku 2022⁹².

EU je světovou jedničkou v oblasti sdílení jízdních kol a rozvoje služeb souvisejících s cyklistikou (například předplatné, opravy nebo cykloturistika). Zúčastněné strany však stále hlásí značné problémy s cenou (např. jízdní kola a elektrokola vyrobená v zemích mimo EU mohou být o 30 až 70 % levnější, částečně díky státním dotacím).

Nástroje EU na ochranu obchodu (tj. antidumpingová, antisubvenční opatření a opatření proti obcházení sankcí) pomohly chránit průmysl EU před nekalými obchodními praktikami a nekalou konkurencí. Pro ekonomické zdůvodnění přínosu cyklistiky k udržitelné dopravě byly vypracovány studie zaměřené na konkrétní členské státy. Patří mezi ně studie o ekonomice v oblasti cyklistiky v Belgii⁹³ a studie hodnotící současný stav a trendy v nizozemském odvětví cyklistiky⁹⁴.

Cenným příkladem podpory průmyslu na vnitrostátní úrovni je Francie: výzva k předkládání projektů v rámci programu „Francie 2030“ podporuje úsilí cyklistického průmyslu ve výrobě jízdních kol a souvisejícího vybavení ve Francii⁹⁵. Francie také vytvořila iniciativu „Filière vélo“⁹⁶. Tato iniciativa, která sdružuje asociace s hospodářskými, institucionálními a územními

⁸⁹ [Zpráva o průmyslu a trhu jízdních kol CONEBI \(BIMP\) z roku 2023](#)

⁹⁰ CONEBI/CIE/ECF: Prognóza vývoje trhu a průmyslu EU a Spojeného království

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25)

⁹³ Provedla společnost Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Mezinárodní výdělečný potenciál nizozemského odvětví jízdních kol: [Mezinárodní výdělečný potenciál nizozemského odvětví jízdních kol](#).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

subjekty, podporuje společnou vizi a opatření, která mají pomoci rozvoji různých segmentů cyklistického průmyslu ve všech regionech Francie.

8. KAPITOLA VII: PODPORA MULTIMODALITY A CYKLOTURISTIKY

Multimodalita je součástí hlavních zásad udržitelné městské mobility. Prohlášení zdůrazňuje klíčovou roli, kterou hraje cyklistika při zlepšování multimodálního dopravního propojení, a to i v kontextu cestovního ruchu, zejména pak v kombinaci s vlaky a autobusy, a to v městských i venkovských oblastech. Podporou multimodálních řešení prostřednictvím integrace cyklistiky s jinými druhy dopravy se v posledních letech zabývalo několik legislativních a politických iniciativ. Revidované nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě⁹⁷ obsahuje nová a vylepšená pravidla pro přepravu jízdních kol ve vlacích. Rovněž nařizuje, že od června 2025 musí zadávací řízení na nové a významně modernizované vlaky zahrnovat požadavek na nejméně čtyři vyhrazená místa pro přepravu smontovaných (nikoli pouze složených) jízdních kol⁹⁸. Členské státy se také mohou rozhodnout, že pro určité druhy spojů stanoví minimální počet vyšší než čtyři. Tato pravidla se vztahují na všechny osobní železniční spoje v EU⁹⁹.

Udržitelná mobilita, včetně cyklistiky je významně zastoupena v Cestě k transformaci pro cestovní ruch¹⁰⁰. Poslední hodnotící zpráva uvádí měřitelný pokrok v provádění: několik závazků předložených zúčastněnými stranami a regionálními a místními orgány se zabývá opatřeními souvisejícími s cyklistikou, jako je např. rozvoj a zlepšování cyklistické infrastruktury a dobíjecích stanic ze strany regionálních a místních správních orgánů, jakož i stanovení konkrétních cílů nevládních organizací pro zvýšení aktivní a udržitelné mobility, zejména cykloturistiky¹⁰¹. V současné době se připravuje strategie EU pro udržitelný cestovní ruch, která má být zveřejněna v roce 2026: má za cíl vytvořit konkurenceschopný, udržitelný a inkluzivní model cestovního ruchu a mezi hlavní oblasti zájmu bude patřit také udržitelná mobilita.

Na vnitrostátní úrovni se skupině EGUM podařilo sledovat inspirativní příklady multimodálního dopravního propojení a cykloturistiky. V České republice realizuje Partnerství pro městskou mobilitu společně s ministerstvem dopravy dvojí přístup k podpoře multimodality a cykloturistiky. Prostřednictvím projektu Danube Active2&Public Transport (A2PT)¹⁰² se snaží posílit součinnost mezi cyklistickou a veřejnou dopravou v celém regionu. K tomu slouží zlepšení vybavení pro přepravu jízdních kol v autobusech a vlacích, modernizace bezpečného parkování v dopravních uzlech a podpora online portálu s cyklistickými mapami, který pomáhá propojit obce s bezpečnou sítí dopravních tras vhodných pro cyklisty pro práci, vzdělávání, volný čas nebo turistiku. Španělské ministerstvo dopravy a udržitelné mobility nedávno aktivovalo 10 milionů EUR pro obce na zavádění nových

⁹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (přepřacované znění), Úř. věst. L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>

⁹⁸ Železniční podniky mohou ve svých plánech pro přepravu jízdních kol stanovit jiný počet. Pokud se železniční podniky rozhodnou vypracovat takové plány, měly by je konzultovat s veřejností.

⁹⁹ Členské státy se však mohou rozhodnout, že z těchto zvláštních pravidel pro přepravu jízdních kol ve vlacích vyjmou městské a příměstské osobní železniční spoje. Pouze šest členských států oznámilo Komisi úplné (AT, HU, PT, RO, SK) nebo částečné (FR) výjimky z těchto pravidel pro tyto spoje: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

veřejných systémů sdílení kol a rozšiřování stávajících systémů¹⁰³. Ve Francii byla zúčastněnými stranami vytvořena vnitrostátní strategie pro cykloturistiku¹⁰⁴. V Německu podporuje spolková vláda prostřednictvím speciálního programu financování různých opatření, která propojují veřejnou dopravu s cyklistikou v celé zemi. To zahrnuje bezpečná parkovací místa pro soukromá jízdní kola na centrálních nádražích a zastávkách veřejné dopravy¹⁰⁵.

9. KAPITOLA VIII: ZLEPŠENÍ SBĚRU ÚDAJŮ O CYKLISTICE

Současný nedostatek údajů o cyklistice v celé EU spolu s nedostatkem harmonizovaného sběru údajů a metod pro sledování pokroku vytváří značnou mezeru ve znalostech.

Účelem studie financované EU o současném stavu a možném vývoji cyklistické infrastruktury v Evropské unii (studie „Cycling Counts“) je stanovit **výchozí stav cyklistické infrastruktury v celé EU**. Studie stanovuje metodiku sběru údajů o cyklistice a sledování pokroku ve čtyřech dimenzích: cyklistické sítě, využívání jízdních kol, bezpečnost cyklistů a služby související s cyklistikou. Předběžné výsledky zatím umožnily identifikovat více než **900 000 km sítě cyklostezek a cyklotras** na úrovni EU¹⁰⁶. Studie také potvrzuje velké rozdíly mezi identifikovanými vnitrostátními, regionálními a místními soubory údajů, pokud jde o geografické pokrytí infrastruktury a její kvalitativní parametry. Údaje o cyklistice na celostátní, regionální a místní úrovni jsou roztržité. To má vliv na kvalitu údajů a významně ovlivňuje interoperabilitu a použitelnost údajů na různých platformách. Zjištění zdůrazňují potřebu standardizovaných postupů v oblasti metadat, které by usnadnily integraci a harmonizaci údajů a v konečném důsledku zajistily komplexní a konzistentní využitelnost soubory údajů. Na druhou stranu studie zjistila, že 18 z 27 členských států usiluje o vytvoření vnitrostátních norem, platform a souborů údajů o cyklistické infrastruktuře. Z toho vyplývá potřeba poradenství, spolupráce a harmonizace i na úrovni EU.

Tato práce do značné míry vychází z pokračujícího úsilí Eurostatu o zlepšení statistik a sběru údajů o cyklistice a o vypracování lepších definic a ukazatelů relevantních pro cyklistiku a je jeho součástí. V roce 2024 zahájil Eurostat ve spolupráci s Evropskou hospodářskou komisí OSN (EHK OSN) a Mezinárodním dopravním fórem revizi společného dotazníku a glosáře pro statistiku dopravy. Při práci byly zohledněny otázky, jak shromažďovat statistiky o aktivní a sdílené mobilitě, jak definovat, co je „cyklistická infrastruktura“, a jak získávat srovnatelné údaje o cyklistice. Společný dotazník se v současné době aktualizuje, aby zahrnoval proměnné týkající se různých druhů cyklistické infrastruktury, které budou shromažďovány od roku 2026. Přijímají se také aktualizované definice různých druhů cyklistické infrastruktury, které budou zveřejněny do konce roku 2025 v šestém vydání glosáře pro statistiku dopravy.

Očekává se, že údaje týkající se cyklistiky budou dostupnější díky provádění nařízení v přenesené pravomoci o multimodálních informačních službách¹⁰⁷ a připravovanému

¹⁰³ Článek 47 nařízení BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](#).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>

¹⁰⁶ Hlavní výsledky na úrovni EU: 303 346 km cyklostezek, 30 080 km cyklistických pruhů a 581 021 km jízdních pruhů pro smíšený provoz vhodných pro cyklisty: celková délka sítě: 914 447 km.

¹⁰⁷ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/490 ze dne 29. listopadu 2023, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu

prováděcímu nařízení o ukazatelích městské mobility (UMI) v rámci nařízení o TEN-T. Nařízení o multimodálních informačních službách obsahuje povinnost zpřístupnit informace o všech druzích pravidelné dopravy, dopravy na vyžádání a osobní dopravy prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů¹⁰⁸. Tato povinnost se vztahuje na údaje, které již existují v digitální podobě, včetně některých údajů týkajících se cyklistiky. Komise podporuje úsilí o zlepšení dostupnosti údajů prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů v kontextu organizace NAPCORE¹⁰⁹, která je spolufinancována z Nástroje pro propojení Evropy. NAPCORE se zabývá mimo jiné údaji o parkovacích místech pro jízdní kola, údaji o cyklistice v reálném čase a údaji o cyklistické infrastruktuře.

Opatření týkající se cyklistické infrastruktury a plánování mobility v rámci ročního pracovního programu Unie pro oblast evropské normalizace na rok 2025 (AUWP)¹¹⁰ zahrnují zejména vypracování evropských norem pro cyklistickou síť, což podpoří plánování tras v reálném čase. Tato opatření rovněž optimalizují cyklistickou infrastrukturu a zlepšují řízení dopravy standardizací údajů o cyklistických sítích, parkování jízdních kol a chování cyklistů.

Skupina EGUM dokázala identifikovat různé druhy vnitrostátních opatření, která přispívají k pochopení trendů v cyklistice, infrastruktury a chování uživatelů, včetně nových souborů dat, studií a nástrojů sloužících k systematickému zlepšování sběru a analýzy dat. Například švédský dopravní úřad (Trafikverket) zveřejnil zprávu¹¹¹, ve které shromáždil stávající vnitrostátní údaje o vývoji cyklistiky v posledních letech. To poskytuje jasnější představu o trendech ve využívání cyklistiky, dostupnosti infrastruktury a bezpečnosti, což podporuje tvorbu politiky založené na důkazech na vnitrostátní úrovni. Užitečné poznatky přinesly také dva projekty financované EU, zaměřené na inteligentní cyklistiku: MegaBITS¹¹² a MERIDIAN¹¹³. V rámci těchto projektů byl vypracován evropský plán pro inteligentní cyklistiku¹¹⁴, který poskytuje strategii založenou na datech pro integraci digitálních nástrojů do cyklistické infrastruktury a politiky v celé EU.

10. ZÁVĚR

Evropské prohlášení o cyklistice představuje klíčový milník na cestě k uznání role cyklistiky v dopravní politice EU. Ačkoli mnohé z iniciativ a příkladů popsanych v této zprávě nelze jednoznačně označit za přímý výsledek prohlášení, množství a rozmanitost opatření svědčí o rostoucí dynamice a zvyšujícím se uznání pozitivních přínosů spojených s politikami a opatřeními v oblasti cyklistiky.

I když je ještě příliš brzy na to, aby bylo možné posoudit dlouhodobý dopad prohlášení, byly již zjištěny slibné trendy. Při dalším monitorování na úrovni EU, na vnitrostátní a místní úrovni je pravděpodobné, že další uplatňování zásad stanovených v prohlášení přinese v budoucnu ještě pozitivnější výsledky. To umožní rychlý přechod k mobilitě, která bude udržitelnější,

a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii, Úř. věst. L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>

¹¹⁰ Roční pracovní program Unie pro oblast evropské normalizace na rok 2025 (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf

přístupnější, cenově dostupnější, bezpečnější a zdravější a bude vytvářet vysokou přidanou hodnotu pro EU a její hospodářství.

Všeobecně se oceňuje zřízení specializovaných platforem pro výměnu zkušeností a osvědčených postupů v oblasti cyklistiky mezi členskými státy prostřednictvím nedávno vytvořených vnitrostátních kontaktních míst pro cyklistiku a se zúčastněnými stranami prostřednictvím skupiny odborníků pro městskou mobilitu. Takové iniciativy pravděpodobně povedou k plodné spolupráci.

Při plnění závazků stanovených v každé z osmi kapitol prohlášení bylo dosaženo nerovnoměrného pokroku. Realizace je v pokročilejší fázi, pokud jde o politiky v oblasti cyklistiky, infrastrukturu a investice. Důvodem je jejich dlouhodobý charakter, osvědčené postupy, které již byly zavedeny v několika členských státech, a dosud získané zkušenosti.

Je však třeba udělat ještě více.

Většina členských států má zavedeny politiky a opatření v oblasti cyklistiky, zbývající státy se vyzývají, aby učinily totéž. Kromě toho se všechny členské státy vyzývají, aby plně využívaly dostupné možnosti financování EU, jako je například Sociální klimatický fond.

Pozornost je třeba věnovat následujícím oblastem pro zlepšení cyklistické infrastruktury EU: i) logistická infrastruktura pro cyklistiku (např. mikrouzly), ii) řešení bezpečného parkování jízdních kol, (iii) infrastruktura pro dobíjení v budovách, iv) infrastruktura pro přepravu jízdních kol ve vlacích a v) celková bezpečnost cyklistické infrastruktury. Zvýšená bezpečnostní opatření, jako je projekt infrastruktury a přísnější prosazování, mají skutečně zásadní význam pro výrazné snížení počtu usmrčených a zraněných cyklistů. Při projektování cyklistické infrastruktury by se navíc mělo zohlednit i přizpůsobení cyklistické infrastruktury změně klimatu.

Vytvoření přehledu opatření pro boj proti krádežím jízdních kol v EU by bylo prvním krokem k prohloubení porozumění dotčeným otázkám a k posouzení, zda by společná akce koordinovaná na úrovni EU přinesla přidanou hodnotu.

Pro průběžné pravidelné hodnocení pokroku bude nutné komplexnější a systematictější shromažďování údajů a monitorování se strukturovaným přispěním veřejných orgánů, zúčastněných stran a průmyslu. Kromě toho bude klíčové poskytování údajů o cyklistice, jak je stanoveno v nařízení v přenesené pravomoci 2024/490 (MMTIS). Využití výsledků studie Cycling Counts bude navíc užitečné pro sledování vývoje cyklistické infrastruktury v Evropě.

V neposlední řadě je třeba věnovat další pozornost takovým tématům, jako je inkluze a spolupráce s průmyslem, aby se pokrok výrazně urychlil.