

Bruxelles, 13. listopada 2025.
(OR. en)

13881/25

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

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	30. rujna 2025.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2025) 566 final
Predmet:	IZVJEŠĆE KOMISIJE VIJEĆU I EUROPSKOM PARLAMENTU o napretku u provedbi Europske deklaracije o biciklističkom prometu

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2025) 566 final.

Priloženo: COM(2025) 566 final



Bruxelles, 30.9.2025.
COM(2025) 566 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE VIJEĆU I EUROPSKOM PARLAMENTU
o napretku u provedbi Europske deklaracije o biciklističkom prometu

1. UVOD

Europska deklaracija o biciklističkom prometu¹ zajednička je politička izjava koju su 3. travnja 2024. potpisali Europski parlament, Vijeće i Europska komisija. Riječ je o prvom dokumentu u kojem se vožnja biciklom prepoznaje kao jedna od najodrživijih, najpristupačnijih, najuključivijih, najpriuštivijih i najzdravijih vrsta prijevoza i rekreacije, s visokom dodanom vrijednošću za EU i njegovo gospodarstvo.

Promet je od iznimne važnosti za socijalnu uključenost, gospodarski razvoj, otvaranje radnih mjesta i promicanje pristupa osnovnim uslugama. Međutim, i dalje je znatan izvor emisija stakleničkih plinova i onečišćenja. Stoga se ovom Deklaracijom nastoji ostvariti puni potencijal biciklističkog prometa u EU-u.

U Deklaraciji se utvrđuje smjer postojećih i budućih politika i inicijativa povezanih s biciklističkim prometom.

Iznosi se i osam načela i 36 političkih obveza koje treba preuzeti na razini EU-a te na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini radi usmjeravanja budućeg razvoja politika i dosljedne provedbe mjera. Iako Deklaracija nije pravno obvezujuća, ima veliku političku važnost jer se njome potvrđuje da su promicanje i provedba njezinih načela zajednička obveza i odgovornost EU-a i njegovih država članica.

U ovom se izvješću o napretku za svako poglavlje Deklaracije iznosi opći pregled mjera poduzetih u kontekstu politika, mjera i inicijativa povezanih s biciklističkim prometom na europskoj, nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini kojima se doprinosi provedbi načela Deklaracije. U izvješću se navode primjeri napretka i opisuju mogući načini promicanja biciklističkog prometa kako bi se povećalo i olakšalo korištenje bicikala.

2. POGLAVLJE I.: RAZVOJ I JAČANJE BICIKLISTIČKIH POLITIKA

Kao neposredan nastavak Europske deklaracije o biciklističkom prometu, Europska komisija pozvala je države članice da odrede nacionalne kontaktne točke za biciklistički promet. U sklopu te nove posebne mreže raspravlja se o zajedničkim problemima, razmjenjuju se primjeri uspješne prakse i provedbene mjere te se prati napredak na razini EU-a i nacionalnoj razini. Obuhvaća nacionalne kontaktne točke iz 26 država članica² i službeno je osnovana kao dio Stručne skupine za gradsku mobilnost (EGUM)³. Osim toga, kako bi se osigurao uključiv pristup i aktivno angažirao veći broj dionika, uključujući udruge gradova i regija te predstavnike industrije, u okviru Stručne skupine za gradsku mobilnost osnovana je posebna podskupina za praćenje provedbe Deklaracije.

Stručna skupina za gradsku mobilnost utvrdila je i pratila više od 20 nacionalnih mjera, uključujući nove ili nedavno ažurirane strategije, planove i deklaracije koje se odnose na biciklistički promet, kao i razvoj povezanih politika⁴. Deklaracija je izravno utjecala na donošenje nekih od spomenutih mjera. Dosad je 14 država članica EU-a uspostavilo nacionalnu biciklističku strategiju ili sličan plan⁵. Nekoliko zemalja radi na razvoju novih planova politika te na ažuriranju ili provedbi postojećih. Na primjer, Litva je ostvarila znatan napredak

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

² U trenutku izrade izvješća o napretku Italija još nije bila odredila nacionalnu kontaktnu točku za biciklistički promet.

³ E03863 utvrđen Odlukom Komisije (C(2022) 5320).

⁴ Doprinos Stručne skupine za gradsku mobilnost izvješću o napretku: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_hr.

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

donošenjem prve nacionalne biciklističke strategije⁶. Uvela je i novu uredbu o planiranju i projektiranju biciklističke infrastrukture⁷, kojom su utvrđeni nacionalni standardi za sigurne, pristupačne i visokokvalitetne sadržaje za bicikliste.

Deklaracija je potaknula i gradske vlasti na djelovanje.

Na primjer, Parma (Italija) dostavila je dopis o preuzimanju obveze provedbe Europske deklaracije o biciklističkom prometu⁸, posebno u pogledu razvoja i poboljšanja biciklističke infrastrukture, promicanja biciklizma kao preferiranog oblika svakodnevnog prijevoza i podupiranja poduzeća i usluga povezanih s biciklizmom.

Metropolitansko područje Barcelone (Španjolska) službeno je podržalo Europsku deklaraciju o biciklističkom prometu na plenarnoj sjednici metropolitanskog vijeća⁹. Ustrajnost u postizanju klimatske neutralnosti usmjerena je na (i) razvoj postojeće biciklističke infrastrukture, (ii) uvođenje i optimizaciju zaštićenih parkirališta za bicikle, (iii) poticanje zajedničkog korištenja javnih bicikala na metropolitanskom području i (iv) organizaciju aktivnosti osposobljavanja i obrazovanja.

Nekoliko gradova EU-a također ostvaruje napredak i posvećeno je razvoju, prilagodbi i jačanju politika i strategija povezanih s biciklističkim prometom kako bi se postigli ambiciozni ciljevi klimatske neutralnosti. Na postizanje tih ciljeva obvezali su se klimatskim ugovorima za gradove¹⁰ u okviru misije 100 klimatski neutralnih i pametnih gradova¹¹. Na primjer, Dresden (Njemačka) nastoji povećati udio vožnje biciklom na 75 % do 2035., Aarhus (Danska) želi povećati taj udio na 50 % do 2030., a Gävle namjerava do 2025. udvostručiti broj putovanja biciklom u odnosu na 2018. i postati jedan od vodećih biciklističkih gradova u Švedskoj.

Donošenje Europske deklaracije o biciklističkom prometu nadahnulo je slične inicijative izvan granica EU-a, poput „Deklaracije za zelenu mobilnost zemalja jugoistočne Europe i sudionika promatrača: zajednički napredak prema zelenoj mobilnosti” na sastanku na vrhu o zelenoj mobilnosti u organizaciji Prometne zajednice¹² 6. i 7. lipnja 2024. u Sarajevu (Bosna i Hercegovina)¹³.

Istodobno se provedbom nekoliko drugih mjera na razini EU-a, kao i na nacionalnoj i lokalnoj razini, potiče razvoj/uvođenje biciklističkog prometa u EU-u.

Planovi održive gradske mobilnosti

Uredbom (EU) 2024/1679¹⁴, koja predstavlja važan daljnji korak na razini EU-a, uvodi se pravni zahtjev da 431 gradsko područje do 2025. donese plan održive gradske mobilnosti. Njome se zahtijeva i razvoj multimodalnih putničkih čvorišta do 2030. kako bi se olakšala

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/4b1abe31ac361efaae6a4c601761171?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/2546722/11704>

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_hr.

¹² Prometna zajednica međunarodna je organizacija u području mobilnosti i prometa. Ima 36 sudionika – države članice Europske unije koje predstavlja Europska komisija, šest zemalja jugoistočne Europe (Republika Albanija, Bosna i Hercegovina, Kosovo*, Crna Gora, Republika Sjeverna Makedonija i Republika Srbija) i tri sudionika promatrača (Gruzija, Republika Moldova i Ukrajina). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(Prilog II. – Zalaganje za zeleniju budućnost – Deklaracija o biciklizmu kao održivoj vrsti prijevoza)].

¹⁴ Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013 (SL L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

povezanost do prvog do posljednjeg kilometra, među ostalim pristup infrastrukturi javnog prijevoza i aktivna mobilnost. Uredba uključuje zahtjeve da se pri izgradnji ili nadogradnji infrastrukture osiguraju kontinuitet i pristupačnost biciklističkih staza te izgrade parkirališta za bicikle u blizini kolodvora radi poticanja aktivnih vrsta prijevoza.

Ažurirana verzija smjernica iz 2019. o načinu podupiranja i poticanja vožnje biciklom u okviru plana održive gradske mobilnosti dostavit će se krajem 2025. te će uključivati najnovija znanja i uspješne prakse kako bi gradovi poboljšali biciklističku infrastrukturu, politike i promotivne aktivnosti.

Mnogi su gradovi u planove održive gradske mobilnosti uključili mjere kojima se daje prednost vožnji bicikla. Na primjer, Münster (Njemačka) usredotočuje se na izgradnju visokokvalitetnih prometnica s ciljanom prednošću za biciklistički promet te na nadogradnju biciklističke mreže, dok je Barcelona (Španjolska) u okviru Plana gradske mobilnosti za 2024. razvila program korištenja bicikala i drugih vozila za osobnu mobilnost, posebno vodeći računa o opsežnom poboljšanju mreže i povećanju sigurnosti biciklističke infrastrukture. U Bologni (Italija) planiranje mobilnosti prvi je put u povijesti poslužilo kao početna točka za izradu plana metropolitanskog područja¹⁵. Na temelju tog plana 55 općina u metropolitanskom području usklađuje svoje politike upotrebe zemljišta i strategije mobilnosti. To se postiže integriranjem temeljnih operativnih alata i ključnih sektorskih strategija, kao što je plan za biciklistički promet u metropolitanskim područjima. Vilnius je 2025. dodijeljena titula Zelene prijestolnice Europe¹⁶ kao predvodniku zelene tranzicije grada i zbog mjera kojima podupire biciklistički promet u skladu s planom održive gradske mobilnosti, kao što su kontinuirani razvoj biciklističkih staza i novi standard prometne infrastrukture kojim se daje prednost aktivnoj mobilnosti.

Obrasci mobilnosti

Na temelju sveobuhvatne analize provedene 2021. u svim državama članicama EU-a, pri čemu je prvi skup rezultata naveden u „Studiji o novim obrascima mobilnosti u europskim gradovima”¹⁷ iz 2022., u sadašnjoj se studiji EU-a detaljnije analiziraju podaci kako bi se bolje razumjeli učinci sociodemografskih značajki na način putovanja. Studija, među ostalim, uključuje i analizu vožnje biciklom. Rezultati bi trebali pružiti dodatan uvid u korištenje bicikala i razvojne mogućnosti. Preliminarna analiza upućuje na to da je udio vožnje biciklom i dalje relativno stalan na nacionalnoj razini.

Upravljanje mobilnošću

Godišnja nagrada MOBILITYACTION¹⁸ dodjeljuje se za izvrsnost programa upravljanja mobilnošću koje provode poduzeća, institucije, organizacije civilnog društva, građanske inicijative i općine. Posljednje dvije godine kampanje brojni finalisti pokrenuli su učinkovite inicijative za promicanje vožnje biciklom. Primjeri uključuju interaktivne internetske platforme na kojima se učenike potiče na vožnju biciklom ili pješaćenje te se promiču usluge održavanja bicikala na radnom mjestu i vožnja biciklom do škole.

Mnogi gradovi promiču aktivnosti upravljanja mobilnošću. Budimpešta (Mađarska) ima izvrstan plan mobilnosti kojim se poduzeća potiču da aktivno utječu na promjenu navika zaposlenika pri putovanju na posao u korist održivijih alternativnih načina prijevoza. Taj plan

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

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

¹⁷ [Studija o novim obrascima mobilnosti u europskim gradovima – Ured za publikacije EU-a](#); [Studija o novim obrascima mobilnosti: uvid u mobilnost putnika i gradsku logistiku – Europska komisija](#).

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

uključuje inicijative kao što su „Organizirana vožnja biciklom” i „Biciklom na posao”, kojima se organiziranim grupnim vožnjama i kampanjama na radnom mjestu potiče na korištenje bicikala.

U izvješću Europskog saveza biciklista (ECF) ističe se kako su u okviru programa upravljanja mobilnošću, koji je prvi put pokrenut u Njemačkoj, poduzeća do kraja 2024. raspolagala aktivnim voznim parkovima od 2,1 milijuna unajmljenih bicikala, s prosječnom godišnjom stopom rasta od 30 % od 2019.¹⁹

Kako bi dodatno istražila, analizirala i ocijenila djelotvornost programa upravljanja mobilnošću koji utječu na prelazak na aktivne vrste mobilnosti, Komisija je 2024. objavila namjenski poziv za podnošenje prijedloga u okviru kojeg bi se odabranom projektu moglo dodijeliti 5 milijuna EUR²⁰.

Promicanje vožnje biciklom kao zdravog načina prijevoza ili rekreacije

Godišnjim nagradama Zelena prijestolnica Europe i Europski zeleni list²¹ odaje se priznanje gradovima koji su iznimno predani okolišnoj održivosti u ključnim područjima kao što su kvaliteta zraka, smanjenje buke i ublažavanje klimatskih promjena te prilagodba tim promjenama. Promicanje i provedba rješenja za održivu gradsku mobilnost, kao što su mjere za poticanje vožnje biciklom, važan su dio tog priznanja. Slično tome, inicijativa EU-a Sporazum za zelene gradove²², kojom se želi poboljšati upravljanje urbanim okolišem u Europi, u skladu je s mjerama promicanja vožnje biciklom jer se njome potiče gradove da poboljšaju kvalitetu zraka, smanje onečišćenje bukom i prošire zelene površine te na taj način promiču aktivnu i održivu mobilnost.

U okviru informativnih i promotivnih kampanja, Europski tjedan mobilnosti²³ 2024. bio je posvećen temi „Zajednički javni prostor”. U kampanji je sudjelovalo više od 2700 gradova iz više od 45 zemalja²⁴. Sigurna biciklistička infrastruktura i dobre prakse bile su i središnja tema projekta razmjene informacija o sigurnosti na cestama u EU-u²⁵.

U okviru inicijative CIVITAS organiziran je Forum za razmjenu političkih mišljenja²⁶ o provedbi Deklaracije, koji promiče važnost suradnje na svim razinama.

Na nacionalnoj razini Stručna skupina za gradsku mobilnost utvrdila je nekoliko informativnih kampanja, javnih savjetovanja i tečajeva osposobljavanja za stručnjake te druge posebne oblike sudjelovanja²⁷. Na primjer, u Češkoj je pokrenuta kampanja za smanjenje prometa u gradovima i regijama, kojom se promiče vožnja biciklom²⁸. Francuski Centar za studije i stručno znanje o rizicima, okoliš, mobilnost i urbanističko planiranje (CEREMA) ima otvorenu platformu za suradnju i razmjenu uspješnih praksi i znanja te rješavanje problema, s posebnom skupinom za promicanje biciklizma²⁹. Pristup platformi besplatan je za tijela lokalne vlasti, državne službe, udruženja, akademske institucije, nevladine organizacije i civilno društvo. To je mjesto za

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: Planovi upravljanja mobilnošću i promjene ponašanja, CSA 5M, datum početka: 17. rujna 2024., rok/rokovi: 16. siječnja 2025.](#)

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

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

²³ Godišnja vodeća kampanja Europske komisije o održivoj mobilnosti, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROPSKI TJEDAN MOBILNOSTI | Gradovi sudionici.](#)

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_hr.

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

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

razmjenu i širenje vijesti te za dijeljenje povratnih informacija i resursa o svim temama povezanim s biciklizmom (usluge, osposobljavanje, komunikacije, upravljanje mobilnošću, razvoj itd.).

Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität organizirao je na regionalnoj razini napredni tečaj osposobljavanja u području planiranja pješačkog i biciklističkog prometa za stjecanje vještina i planiranje prometa koji daje prednost biciklima³⁰.

Ioannina (Grčka), Padova (Italija) i Wrocław (Poljska) navode primjere javnog angažmana putem radionica, komunikacijskih kampanja i lokalnih programa djelovanja. Ti programi pomažu u oblikovanju i vrednovanju mjera i projekata povezanih s prijevozom biciklom na razini općina.

Kad je riječ o promicanju i razmjeni znanja i primjera dobre prakse te osposobljavanju, korisne inicijative provode se i na međunarodnoj razini. Na primjer, Nizozemska je, zajedno s Belgijom i Luksemburgom, 2023. pokrenula globalni program izgradnje kapaciteta „ACTIVE”³¹. Riječ je o udruženju dionika koji promiču aktivnu mobilnost i žele osposobiti 10 000 stručnjaka u tom području u zemljama globalnog juga i zemljama s niskim i srednjim dohotkom u roku od 10 godina.

3. POGLAVLJE II.: POTICANJE UKLJUČIVE, PRIUŠTIVE I ZDRAVE MOBILNOSTI

Većina inicijativa na razini EU-a usmjerena je na informiranje javnosti o zdravstvenim koristima vožnje biciklom te na smanjenje onečišćenja zraka i onečišćenja bukom.

Mjere za promicanje vožnje biciklom doprinose sprečavanju nezaraznih bolesti i mogu smanjiti ukupni rizik od smrtnosti za 10 %³². U okviru inicijative EU-a za upravljanje nezaraznim bolestima „Zdravije zajedno”³³ Komisija podupire mjere država članica za promicanje zdravlja i sprečavanje bolesti. Programom „EU za zdravlje”³⁴ Komisija podupire suradnju („zajedničke mjere”) država članica i dionika na projektima kojima se promiče tjelesna aktivnost, uključujući vožnju biciklom. Primjer je zajednička akcija PreventNCD³⁵, za koju je dodijeljena potpora u iznosu od 76 milijuna EUR i koja uključuje namjenski radni paket za promicanje zdravog životnog okruženja u okviru kojeg će se provesti i ocijeniti djelovanje na ključne odrednice zdravlja kao što su okruženje bez automobila i tjelesna aktivnost ili urbana okruženja. Komisija podupire utvrđivanje i prikupljanje uspješnih i obećavajućih praksi putem Portala najbolje prakse EU-a u području javnog zdravlja³⁶, na kojem su prakse utemeljene na dokazima dostupne za inspiraciju i moguće preuzimanje.

Kao izravan rezultat donošenja Deklaracije, objavljen je namjenski poziv na podnošenje prijedloga u vrijednosti od 12 milijuna EUR u okviru dijela radnog programa Obzor Europa koji se odnosi na misije za 2025. (zajedno ga podupiru misija za borbu protiv raka i misija 100

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 [Promicanjem vožnje biciklom mogu se spasiti životi i unaprijediti zdravlje Europljana zahvaljujući poboljšanju kvalitete zraka i povećanoj tjelesnoj aktivnosti](#)

³³ [Zdravije zajedno – inicijativa EU-a za upravljanje nezaraznim bolestima – Europska komisija.](#)

³⁴ [Program „EU za zdravlje” za razdoblje 2021. – 2027. – vizija zdravlje Europske unije – Europska komisija.](#)

³⁵ [Zajednička akcija PreventNCD – smanjenje obolijevanja od raka i ostalih nezaraznih bolesti u Europi koordiniranim strategijama o odrednicama zdravlja. Usmjerenost na učinkovite politike te društvene i osobne čimbenike rizika.](#)

³⁶ [Portal najbolje prakse.](#)

klimatski neutralnih i pametnih gradova) kako bi se dodatno povećalo korištenje bicikala, ostvarile povezane zdravstvene koristi i potaknula aktivna mobilnost u gradovima EU-a³⁷.

EU ima dugogodišnji politički okvir kojim se uređuju kvaliteta zraka i razine buke iz okoliša u svrhu zaštite stanovnika³⁸. U nedavnoj reviziji Direktive o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu³⁹ vožnja biciklom i pješčenje navode se među mjerama za smanjenje onečišćenja zraka koje treba uključiti u planove povećanje kvalitete zraka kako bi se potaknuo prelazak na aktivnu mobilnost i čišće oblike prijevoza. Iako najnoviji podaci iz Izvješća o praćenju i izgledima za postizanje nulte stope onečišćenja za 2025.⁴⁰ i novog pregleda pokazatelja za nultu stopu onečišćenja⁴¹ pokazuju određeno poboljšanje u pogledu onečišćenja zraka, ukupna buka iz prometa nije se znatno smanjila. Povećanje aktivne mobilnosti moglo bi doprinijeti proaktivnijim strategijama upravljanja bukom.

Stručna skupina za gradsku mobilnost navodi osam mjera provedenih od travnja 2024. za uključivanje svih spolova te dobnih i manjinskih skupina te u svakodnevno korištenje bicikala. Promicanje električnih bicikala čini se kao rješenje za početnike i starije osobe, dok se teretni bicikli smatraju rješenjem za poticanje više žena i obitelji na vožnju biciklom. Posebni programi osposobljavanja za žene⁴² i besplatni tečajevi vožnje biciklom za različite skupine⁴³ među istaknutim su primjerima koje je navela Stručna skupina za gradsku mobilnost. Navedeni su i zanimljivi primjeri povezani s aktivnim starenjem⁴⁴ i aktivnom mobilnošću u školama⁴⁵. Gradovi nude i mnoge dodatne mogućnosti u okviru klimatskih ugovora za gradove⁴⁶.

Mjere povezane s vožnjom bicikla mogu pozitivno utjecati na ublažavanje siromaštva u pogledu prijevoza. Ako su usmjerene na ranjive skupine, mogu se financirati iz socijalnih planova za klimatsku politiku⁴⁷, povezanih s provedbom Uredbe o Socijalnom fondu za klimatsku politiku⁴⁸. U tom je kontekstu Komisija državama članicama izdala preporuku o

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Više hodanja i vožnje biciklom: ostvarivanje zdravstvenih koristi smanjenjem emisija i integracijom uređaja za aktivnu mobilnost i mikromobilnost s pametnim tehnologijama i infrastrukturom; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Tematsko izvješće Europskog revizorskog suda za 2025. „Gradsko onečišćenje u EU-u”, [Tematsko izvješće 02/2025: Gradsko onečišćenje u EU-u – Zrak u gradovima sad je čišći, ali buke je i dalje previše](#).

³⁹ Direktiva (EU) 2024/2881 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2024. o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu (SL L, 2024/2881, 20.11.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Izvješće Europske agencije za okoliš (EEA) i Zajedničkog istraživačkog centra (JRC) br. 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_hr.

⁴² Npr. program „TandEM Women in Cycling” koji su razvili EIT Urban Mobility i BYCS i u okviru kojeg se ženama u EU-u nudi osposobljavanje na internetu i uživo za vođenje tečajeva osposobljavanja drugih žena za vožnju biciklom (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Npr. inicijativa „Vélo-école” metropolitanskog područja Lyona, u okviru koje se nudi besplatno obrazovanje o biciklizmu te se promiču uključivost i pristupačnost (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Npr. „Vodič za mogućnosti vožnje biciklom prilagođene dobi”, što je bio rezultat projekta ENTOURAGE koji financira EU i koji pruža paket instrumenata za gradove koji žele promicati aktivnu mobilnost prilagođenu dobi ([Vožnja bicikla prilagođena dobi. – usmjerenost uključivoj gradskoj mobilnosti](#)).

⁴⁵ Npr. „Škola prilagođena pješacima i biciklistima”, njemački nacionalni projekt koji je aktivno podupirao osnovne i srednje škole u provjerama mogućnosti vožnje biciklom i pješčenja u školi i okolnim područjima (<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_hr

⁴⁸ Uredba (EU) 2023/955 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o uspostavi Socijalnog fonda za klimatsku politiku i o izmjeni Uredbe (EU) 2021/1060 SL L 130, 16.5.2023., str. 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj> – definira siromaštvo u pogledu prijevoza kao „nemogućnost ili poteškoće pojedinaca i kućanstava da pokriju troškove privatnog ili javnog prijevoza ili njihov nedostatak pristupa prijevozu koji je potreban za pristup osnovnim socioekonomskim uslugama i djelatnostima ili njihov ograničen pristup takvom prijevozu, uzimajući u obzir nacionalni i prostorni kontekst”.

siromaštvu u pogledu prijevoza⁴⁹ u kojoj se uzima u obzir potreba za razmatranjem mjera povezanih s vožnjom bicikla, kao što su biciklistička infrastruktura, subvencije za kupnju ili najam bicikala, električnih bicikala i teretnih bicikala kako bi se pružila potpora korisnicima prijevoza s niskim prihodima. Nadalje, u izvješću o siromaštvu u pogledu prijevoza za 2024.⁵⁰ razmotreni su mogući pokazatelji za mjerenje siromaštva u pogledu prijevoza te su navedene moguće strategije ublažavanja. Naposljetku, kampanja Europskog tjedna mobilnosti za 2025. posvećena je temi „Mobilnost za sve”⁵¹, s naglaskom na siromaštvo u pogledu prijevoza.

Kad je riječ o mjerama za povećanje priuštivosti vožnje biciklom, države članice mogu primjenjivati snižene stope PDV-a na nabavu, najam i usluge popravka bicikala, uključujući e-bicikle⁵².

Postoji nekoliko primjera poticanja uključive, priuštive i zdrave mobilnosti na nacionalnoj i lokalnoj razini.

Slovenija je donijela mjere za subvencioniranje kupnje električnih bicikala⁵³, posebno za svakodnevna putovanja na posao u gradskim područjima.

Leipzig (Njemačka) u svoj je klimatski ugovor za gradove uključio mjere kojima se poduzećima nude subvencije za teretne bicikle. Sudjeluje i u pilot-projektima u području ugljično neutralne logistike.

Nizozemska kampanja „Kies de Fiets!” („Odaberi bicikl”) potiče poduzeća da zaposlenicima dodijele naknadu od 23 centa po kilometru (bez poreza). Pokrenulo ju je Ministarstvo infrastrukture i vodnog gospodarstva radi poticanja poslodavaca da češće motiviraju zaposlenike na vožnju biciklom osiguravanjem dobre biciklističke infrastrukture i naknade za prijeđenu kilometražu.

U Portugalu se od 2023. na prodaju bicikala primjenjuje snižena stopa PDV-a od 6 %. Europski savez biciklista upotrebljava internetski uređaj za praćenje oko 300 programa poreznih poticaja i premija za kupnju bicikala na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini⁵⁴.

U projektu „Bike2Green”⁵⁵ primjenjuje se igrifikacija za poticanje prelaska na drugi način prijevoza, odnosno za promicanje vožnje biciklom u Stockholmu (Švedska). Projekt se financira u okviru tematskog područja Zapošljavanje i socijalne inovacije (EaSI) Europskog socijalnog fonda plus i uključuje razvoj patentiranog softvera za praćenje i nagrađivanje putovanja biciklom povratom troškova po kilometru i naknadama.

4. POGLAVLJE III.: ŠIRENJE I POBOLJŠAVANJE BIKIKLISTIČKE INFRASTRUKTURE

Bolja kvaliteta, opseg, kontinuitet i privlačnost biciklističke infrastrukture preduvjet su za veće korištenje bicikala. Infrastruktura se mora prilagoditi i sadašnjim i budućim zahtjevima, među ostalim onima za teretne bicikle (koji su često širi), bicikle s prikolicama (koji su dulji) i

⁴⁹ C(2025) 3068 final Preporuka Komisije od 22.5.2025. o siromaštvu u pogledu prijevoza: osiguravanje priuštive, pristupačne i pravedne mobilnosti <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/hrv>.

⁵⁰ 2024., završno izvješće – Siromaštvo u pogledu prijevoza: definicije, pokazatelji, odrednice i strategije ublažavanja, 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 Direktiva Vijeća (EU) 2022/542 (SL L 107, 6.4.2022., str. 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](#).

bicikliste koji voze različitim brzinama⁵⁶. Dionici su ukazali na sljedeća područja u kojima bi se europska biciklistička infrastruktura mogla poboljšati: (i) biciklistička logistička infrastruktura (npr. mikročvorišta), (ii) rješenja za sigurno parkiranje bicikala kao što su zaštićena parkirališta na željezničkim kolodvorima i biciklarnici u gradskim područjima, (iii) infrastruktura za punjenje u zgradama, na radnom mjestu, ali i na važnim i prometnim mjestima u zajednici kao što su supermarketi, (iv) infrastruktura za prijevoz bicikala vlakom i (v) opća sigurnost biciklističke infrastrukture⁵⁷.

Komisija istodobno radi na izradi smjernica za projektiranje kvalitetne i sigurne infrastrukture za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu, uključujući bicikliste i korisnike uređaja za mikromobilnost⁵⁸. Posebna studija⁵⁹, čiji se rezultati očekuju 2026., pomoći će u pripremi takvih smjernica. Smjernice za države članice i sigurnosne mjere koje proizlaze iz tih aktivnosti prema potrebi će se primijeniti, među ostalim, za odvajanje infrastrukture za nezaštićene korisnike od prometne infrastrukture ili za upravljanje brzinom i razne mjere za smanjenje prometa. Time bi se mogla poboljšati i sigurnost svih sudionika u cestovnom prometu i omogućiti projektiranje sigurnih rubnih dijelova ceste na temelju prikupljenih informacija, čime bi se ograničila težina ozljeda u slučaju sudara. Stručna skupina za gradsku mobilnost skrenula je pozornost lokalnih vlasti i na potrebu za povećanjem sigurnosti biciklističke infrastrukture pri razmatranju budućih trendova gradske mobilnosti u skladu s većim brojem mjera za poticanje korištenja bicikala u okviru održivog urbanističkog planiranja⁶⁰.

Vožnja biciklom potiče se i Direktivom o energetske svojstvima zgrada⁶¹ kojom se uvode pravni zahtjevi za minimalni broj parkirnih mjesta za bicikle na radnim mjestima ili u stambenim zgradama te za naknadnu ugradnju objekata za punjenje. Prenošenje ove Direktive u zakonodavstvo europskih zemalja, primjerice u Portugalu⁶², Francuskoj⁶³ i Belgiji⁶⁴, već je iznjedrilo dobre primjere.

U mnogim gradovima postoje brojni primjeri mjera za poboljšanje biciklističke mreže i osiguravanje povezanosti. Lund (Švedska) izvrstan je primjer povezanosti ruralnih i gradskih područja te prepoznavanja važnosti neometanih prometnih veza između grada i okolnih prigradskih i ruralnih zajednica izgradnjom sedam „superruta” za biciklistički promet u gradu i prema gradu / iz grada (ukupno 81 km). Taurage (Litva) obvezao se proširiti biciklističku infrastrukturu kako bi se omogućio pristup udaljenim naseljima u blizini rekreacijskih područja i održivim zelenim zajednicama (otprilike 86 km novih biciklističkih staza). Ljubljana (Slovenija) proširila je biciklističku mrežu unutar grada i u regiji povezivanjem s nacionalnim biciklističkim stazama te poboljšanjem infrastrukture za parkiranje i sigurno odlaganje bicikala.

⁵⁶ Izvješće Stručne skupine za gradsku mobilnost „Budućnost gradske mobilnosti te uključiv i održiv urbani prostor: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_hr.

⁵⁷ Tranzicijski put za industrijski ekosustav mobilnosti EU-a, siječanj 2024., [Tranzicijski put za mobilnost](#).

⁵⁸ U skladu sa zahtjevom iz članka 4. stavka 6. Direktive 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenog 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture, SL L 319, 29.11.2008., str. 59. SL L 183, 9.7.2019., str. 15.

⁵⁹ Smjernice o projektiranju sigurnih rubnih dijelova ceste kako bi se ograničila težina ozljeda u slučaju sudara i sigurnih cesta s jasnim prometnim znakovljem te o zahtjevima u pogledu kvalitete cestovne infrastrukture za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu.

⁶⁰ Izvješće Stručne skupine za gradsku mobilnost: [Uključiva i održiva budućnost gradske mobilnosti u Europi](#).

⁶¹ Direktiva (EU) 2024/1275 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o energetske svojstvima zgrada (SL L, 2024/1275, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Nadogradnjom Direktive o energetske svojstvima zgrada (Direktiva (EU) 2024/1275) i njezinim daljnjim proširenjem.

⁶³ Razvoj uspješnih praksi za parkiranje bicikala u zgradama: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Flandrija je izradila priručnik za biciklističku infrastrukturu ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) s posebnim poglavljem o infrastrukturi za parkiranje bicikala.

5. POGLAVLJE IV.: POVEĆANJE ULAGANJA I STVARANJE POVOLJNIH UVJETA ZA BIKIKLISTIČKI PROMET

Korištenje bicikla povećava se ponajprije ulaganjima. Državama članicama i lokalnim tijelima posljednjih su godina na raspolaganju znatna financijska sredstva na razini EU-a. Kohezijska politika EU-a državama članicama pruža ključan izvor financiranja biciklističke infrastrukture preko nacionalnih, regionalnih i prekograničnih programa.

Konkretno, iz Europskog fonda za regionalni razvoj izdvaja se većina sredstava za ulaganja u biciklistički promet. Ukupno 21 država članica planirala je namjenska ulaganja u biciklističku infrastrukturu, a tu je i znatan broj prekograničnih programa⁶⁵. U razdoblju 2014. – 2020. u biciklističke i pješačke staze EU-a uložena je 2,1 milijarda EUR, što je povećanje u odnosu na 700 milijuna EUR uložених u prethodnom razdoblju financiranja od 2007. do 2013. U tekućem programskom razdoblju 2021. – 2027. izdvojeno je 4,5 milijardi EUR za niz ulaganja u biciklističku infrastrukturu, od čega će 3,2 milijarde EUR osigurati EU, dok će se 1,3 milijarde EUR izdvojiti iz nacionalnih sredstava. To bi trebalo biti dostatno za izgradnju ili obnovu više od 12 000 kilometara biciklističkih staza. Provede se i projekti za poboljšanje prekogranične biciklističke infrastrukture, posebno u okviru programa Interreg. Nisu namijenjeni samo turističkoj promidžbi, već su i alternativa automobilima za osobe koje putuju na posao preko granice. Za biciklističke projekte u okviru programa Interreg od 2021. dodijeljeno je oko 163 milijuna EUR.

Kad je riječ o ruralnoj mobilnosti, biciklističke inicijative i projekti mogu se poduprijeti i u okviru zajedničke poljoprivredne politike (ZPP) za razdoblje 2023. – 2027. Primjeri takvih projekata uključuju: pretvaranje trase stare željezničke pruge u zelenu biciklističku stazu, organiziranje biciklističkih okupljanja u svrhu promicanja društvene interakcije i integracije, postaje za punjenje e-bicikala, izgradnju biciklističkih staza i uvođenje klimatski prihvatljivih rješenja za mobilnost, promicanje turističkih biciklističkih staza i organiziranje biciklističkih događanja radi veće kvalitete života i privlačnosti ruralnih područja⁶⁶. To je u skladu s ciljevima i inicijativama dugoročne vizije za europska ruralna područja⁶⁷ u kojoj se države članice i regije potiču na razvoj strategija održive ruralne mobilnosti i za čije su ostvarenje, među ostalim, potrebne mjere kojima će se poduprijeti rješenja za mobilnost s nultom stopom emisija kao što su biciklizam, biciklističke staze i multimodalne veze, uključujući aktivni prijevoz.

Mehanizmom za oporavak i otpornost u okviru nacionalnih planova za oporavak i otpornost osiguravaju se i znatna sredstva za održivu mobilnost. Državama članicama dodijeljeno je ukupno 650 milijardi EUR bespovratnih sredstava i zajmova u okviru programa Next Generation EU. Nekoliko mjera uključuje potporu za biciklističku infrastrukturu⁶⁸. Ukupni iznos za projekte poticanja vožnje biciklom u okviru Mehanizma za oporavak i otpornost procjenjuje se na 1,3 milijarde EUR.

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Analiza ulaganja za razdoblje 2021. – 2027.: potpora biciklističkoj infrastrukturi.](#)

⁶⁶ Financiranje strategija lokalnog razvoja, strategija pametnih sela i ulaganja u osnovne usluge i infrastrukturu u ruralnim područjima u okviru programa LEADER. Iz tog se programa financiraju strategije lokalnog razvoja u cijeloj ruralnoj Europi u okviru ZPP-a, s proračunom EU-a od 5 milijardi EUR za razdoblje 2023. – 2027.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: Dugoročna vizija za ruralna područja EU-a – do 2040. ostvariti snažnija, povezana, otporna i prosperitetna ruralna područja.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU o provedbi Mehanizma za oporavak i otpornost: Budući koraci: https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_en?filename=COM_2023_545_1_EN_0.pdf.

U novije su vrijeme u okviru Socijalnog fonda za klimatsku politiku (SCF) postale dostupne dodatne mogućnosti financiranja. Iako države članice mogu slobodno određivati prioritete za financiranje, Uredbom o Socijalnom fondu za klimatsku politiku utvrđuje se jasan popis prihvatljivih mjera i ulaganja koji se mogu uključiti u planove. Potporu mogu dobiti rješenja za mobilnost i prijevoz s nulom i niskom stopom emisija, uključujući kupnju bicikala, vaučeri za prijevoz za usluge zajedničke mobilnosti (npr. zajedničko korištenje bicikala) i ulaganja u biciklističku infrastrukturu.

Stručna skupina za gradsku mobilnost dala je korisne uvide i primjere dobre prakse o mogućim mjerama za biciklistički promet koje bi se mogle poduprijeti u okviru Socijalnog fonda za klimatsku politiku⁶⁹. Na primjer, podupiranjem lokalnih vlasti u poboljšavanju biciklističke infrastrukture i povezivanjem željezničkih kolodvora s važnim javnim službama kao što su škole i zdravstvene ustanove (potpora od 4,7 milijuna EUR španjolskog Ministarstva prometa za 10 malih općina⁷⁰) ili financijskim poticajima za kupnju teretnih bicikala i prikolica za poduzetnike i MSP-ove (bespovratna sredstva regije glavnoga belgijskog grada Bruxellesa za regionalno proširenje u iznosu do 4000 EUR za teretne bicikle i 2000 EUR za prikolice⁷¹).

Na temelju preliminarne analize 39 planova ulaganja koje su podnijeli gradovi, glavni je centar misije za klimatski neutralne i pametne gradove procijenio da je na lokalnoj razini izdvojeno više od 4 milijarde EUR za planirana ulaganja u biciklističku i pješačku infrastrukturu.

6. POGLAVLJE V.: POBOLJŠAVANJE SIGURNOSTI I ZAŠTITE NA CESTAMA

Većim korištenjem bicikala skreće se više pozornosti na pitanja sigurnosti jer se nerazmjerno povećava broj biciklista koji stradavaju u prometnim nesrećama, posebno u urbanim područjima. Biciklisti su jedina skupina sudionika u cestovnom prometu u EU-u koja tijekom posljednjeg desetljeća bilježi veći broj smrtno stradalih⁷². Prema preliminarnim podacima o smrtno stradalima na cestama u EU-u⁷³, napredak je i dalje spor. Dostupni podaci pokazuju da udio biciklista u broju smrtno stradalih u prometu iznosi 10 %. Nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu (pješaci, biciklisti i korisnici motornih vozila na dva kotača i uređaja za osobnu mobilnost) u gradskim područjima čine gotovo 70 % ukupnog broja smrtno stradalih. Mnogo ih više pretrpi ozbiljne ozljede. Poznato je i da se nedovoljno prijavljuju sudari na cestama bez smrtnih posljedica u kojima sudjeluju biciklisti. Budući da policijske snage najčešće jedine objavljuju službene statistike o cestovnom prometu, nema službenih podataka o velikom broju sudara koji nisu obuhvaćeni policijskim izvješćima, a u kojima su sudionici u prometu pretrpjeli ozljedu ili je došlo do materijalne štete.

Modernizacijom pravila EU-a o vozačkim dozvolama⁷⁴ na temelju privremenog dogovora Europskog parlamenta i Vijeća iz ožujka 2025. ostvarit će se daljnji napredak u provedbi pravila o sigurnosti na cestama. Novim se pravilima prilagođavaju zahtjevi za osposobljavanje

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

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 sigurnosti na cestama za 2024. – Europska komisija: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_hr.

⁷⁴ Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o vozačkim dozvolama, izmjeni Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012: COM(2023) 127 final.

i ispitivanje i stavlja veći naglasak na sigurnost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. Direktivom 2024/3237⁷⁵ doprinosi se i sigurnosti i zaštiti biciklista tako što se opasni prekršaji u vožnji, kao što su „opasno pretjecanje” i „bježanje s mjesta nesreće”, dosljedno kažnjavaju u cijelom EU-u, bez obzira na zemlju u kojoj su počinjeni. Važno je napomenuti da su revizijom obuhvaćena i kaznena djela zlouporabe biciklističkih staza. U okviru 5. klastera programa rada Obzora Europa za 2025. osmišljena je posebna istraživačka tema kako bi se nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu ponudila dodatna saznanja o sigurnosti na cestama. Istražuje se sigurnost biciklista, pješaka i korisnika uređaja za mikromobilnost⁷⁶.

Komisija je 2024. objavila studiju o potrebi za usklađenim pravilima za potporu rastu mikromobilnosti i većoj cestovnoj sigurnosti uređaja za osobnu mobilnost⁷⁷. Cilj je bio istražiti bi li izrada usklađene europske uredbe o osobnim uređajima za mobilnost bila izvediva i poželjna. Razmotren je i regulatorni okvir koji se primjenjuje na e-bicikle i njegova moguća poboljšanja radi bržeg uvođenja tih uređaja. U studiji je predloženo nekoliko regulatornih mogućnosti.

Stručna skupina za gradsku mobilnost prikupila je nekoliko primjera provedbe mjera za informiranje i kampanja za sigurnost na cestama. Zanimljivi primjeri uključuju: (i) francusko sveobuhvatno nacionalno izvješće⁷⁸ o aktualnom pitanju nasilja u kojima sudjeluju motorna vozila i dijeljenju javnog prostora među različitim kategorijama sudionika u cestovnom prometu, uključujući preporuke, i (ii) maltešku nacionalnu kampanju nacionalnog regulatornog tijela za promet uz sudjelovanje studenata kreativnih umjetnosti, koja obuhvaća sve dobne skupine i širok raspon dionika⁷⁹. U Njemačkoj su dobro prihvaćene kampanje o sigurnom korištenju e-bicikala⁸⁰ te promicanju „dana sigurnosti na cestama” i sigurne vožnje biciklom⁸¹, koje uključuju i ciljana testiranja za djecu⁸² i tečajeve osposobljavanja za starije osobe⁸³. Portugal je razvio nacionalni okvir za učenje vožnje bicikla u školama⁸⁴ i osigurao više od 20 000 bicikala i zaštitnu opremu za više od 1000 škola u cijeloj zemlji.

Neke su države članice počele poduzimati mjere protiv krađe bicikala⁸⁵. Jedna od njih je Francuska, gdje je pravna obveza evidentiranja novih bicikala uvedena još 2021. Do 2025. više od 7 milijuna bicikala u Francuskoj dobilo je identifikacijsku oznaku⁸⁶. Belgija je 2024. pokrenula platformu MyBike⁸⁷, dobrovoljnu inicijativu saveznih i regionalnih vlada o označivanju bicikala radi sprečavanja krađa. Iako postoje informacije o još nekoliko nacionalnih ili lokalnih sustava označivanja i/ili registracije, u državama članicama još ne postoji sveobuhvatna baza podataka o biciklima.

⁷⁵ Direktiva (EU) 2024/3237 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2024. o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama, SL L, 2024/3237, 30.12.2024., <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/hrv>.

⁷⁶ Početak: 16. rujna 2025., rok/rokovi: 20. siječnja 2026.; tema [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Sigurnost biciklista, pješaka i korisnika uređaja za mikromobilnost](#).

⁷⁷ Studija o potrebi za usklađenim pravilima za potporu rastu mikromobilnosti i većoj sigurnosti na cestama za uređaje za osobnu mobilnost, završno izvješće, 2024., <https://op.europa.eu/hr/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 [Europske biciklističke strategije: Ostvaren je napredak, ali ga treba još ubrzati – Europska biciklistička federacija \(ECF\)](#).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

7. POGLAVLJE VI.: PODUPIRANJE VISOKOKVALITETNIH RADNIH MJESTA I RAZVOJA VRHUNSKJE EUROPSKE BICIKLISTIČKE INDUSTRIJE

U izvješću iz 2024. o tranzicijskom putu za industrijski ekosustav mobilnosti EU-a⁸⁸ mobilnost je ključan industrijski ekosustav. Uz automobile, plovila i željeznicu, tranzicijski put prvi je put obuhvatio i biciklističku industriju. U izvješću je istaknuto da biciklistički vrijednosni lanac EU-a – proizvodnja, biciklistička infrastruktura, biciklistički turizam, najam bicikala, biciklistička logistika i druge usluge osigurava 1,3 milijuna radnih mjesta i doprinosi BDP-u Europske unije 21 milijardom EUR. Opskrbni lanac biciklističke industrije EU-a obuhvaća više od 1000 malih i srednjih poduzeća⁸⁹.

Komisija je pozdravila obećanja dionika da će: (i) smanjiti ekološki i klimatski otisak koji nastaje proizvodnjom bicikala i električnih bicikala, (ii) utvrditi ciljeve i provesti održive prakse, i (iii) poduprijeti vožnju biciklom kao održiv način prijevoza. Nacionalne, regionalne i lokalne vlasti obvezale su se da će ulagati u parkirne postaje za bicikle i druge uređaje za osobnu mobilnost. Poduzeća su ponudila potporu strukovnom osposobljavanju, provedbu mjera za privlačenje novih talenata i pokretanje programa osposobljavanja za žene u biciklističkoj industriji.

Podaci dionika i industrije⁹⁰ pokazuju da je 2022. prodano 20 milijuna bicikala, od čega 5,5 milijuna električnih; u EU-u je sastavljeno 15,3 milijuna bicikala, pri čemu je od 45 % do 50 % svih sastavnih dijelova proizvedeno u Europi.

Prema izvješću Eurostata iz 2024.⁹¹, u EU-u je 2023. proizvedeno 9,7 milijuna bicikala, što je 24 % manje u odnosu na 12,7 milijuna proizvedenih 2022. Portugal je s 1,8 milijuna bio najveći proizvođač bicikala 2023., nakon čega slijede Rumunjska (1,5 milijuna), Italija (1,2 milijuna) i Poljska (0,8 milijuna). Podaci pokazuju da se u 14 od 17 zemalja EU-a koje su dostavile izvješće u razdoblju od 2022. do 2023. smanjila proizvodnja bicikala. Viši troškovi proizvodnje, stalni poremećaji u lancu opskrbe i gospodarske nesigurnosti znatno su utjecali na industriju. EU je 2023. izvezao bicikle (električne i ostale) u vrijednosti od 1,03 milijarde EUR, što je 10 % manje nego 2022. Vrijednost uvoza iznosila je 1,98 milijardi EUR, što je smanjenje od 21 % u odnosu na 2022.⁹²

EU je svjetski predvodnik u zajedničkoj upotrebi bicikala i razvoju usluga povezanih s biciklizmom (npr. usluge pretplate, popravci ili biciklistički turizam). No dionici i dalje izvješćuju o znatnim problemima pri određivanju cijena (npr. bicikli i e-bicikli proizvedeni u zemljama izvan EU-a mogu biti od 30 % do 70 % jeftiniji, dijelom zbog državnih subvencija).

Instrumentima trgovinske zaštite EU-a (tj. antidampinške, antisubvencijske i mjere za sprečavanje izbjegavanja mjera) industrija EU-a bolje se štiti od nepoštenih trgovinskih praksi i tržišnog natjecanja. Studije su provedene u točno određenim državama članicama kako bi se stvorila gospodarska osnova za doprinos biciklističkog prometa održivom prijevozu. Primjeri

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

⁸⁹ [Izvješće CONEBI-ja o industriji i tržištu bicikala za 2023.](#)

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: Prognoza tržišta i industrije EU-a i Ujedinjene Kraljevine.](#)

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)

obuhvaćaju studiju o belgijskom biciklističkom sektoru⁹³ i studiju o trenutnom stanju i trendovima u tom sektoru u Nizozemskoj⁹⁴.

Francuska je dobar primjer podupiranja tog sektora na nacionalnoj razini: pozivom na podnošenje projekata u okviru programa „Francuska 2030.” podpiru se naponi koje biciklistički sektor te zemlje ulaže u proizvodnju bicikala i povezane opreme⁹⁵. Francuska je pokrenula i inicijativu „Filière vélo”⁹⁶, koja okuplja udruženja s gospodarskim, institucionalnim i teritorijalnim dionicima te promiče zajedničku viziju i mjere za pomoć razvoju različitih poslovnih segmenata biciklističke industrije u svim francuskim regijama.

8. POGLAVLJE VII.: PODUPIRANJE MULTIMODALNOSTI I BIKIKLISTIČKOG TURIZMA

Multimodalnost je sastavni dio vodećih načela održive gradske mobilnosti. U Deklaraciji se naglašava ključna uloga biciklističkog prometa u poboljšanju multimodalne povezanosti i u turizmu, posebno u kombinaciji s vlakovima i autobusima u gradskim i ruralnim područjima. Posljednjih je godina nekoliko zakonodavnih i političkih inicijativa promicalo multimodalna rješenja integracijom bicikala s drugim vrstama prijevoza. Revidirana Uredba o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu⁹⁷ sadržava nova i poboljšana pravila o prijevozu bicikala vlakom. Njome se propisuje i da od lipnja 2025. postupci javne nabave za nove, znatno modernije vlakove moraju uključivati zahtjev za najmanje četiri mjesta za prijevoz sastavljenih (ne samo sklopivih) bicikala⁹⁸. Države članice mogu i povećati minimalni broj za određene vrste usluga. Ta se pravila primjenjuju na sve usluge željezničkog prijevoza putnika u EU-u⁹⁹.

Tranzicijski put za turizam¹⁰⁰ ima važnu ulogu u održivoj mobilnosti, uključujući biciklistički prijevoz. Najnovije izvješće o pregledu stanja sadržava podatke o mjerljivom napretku u provedbi: nekoliko preuzetih obveza dionika te regionalnih i lokalnih vlasti odnosi se na mjere u području biciklističkog prijevoza, npr. regionalne i lokalne uprave razvijaju i poboljšavaju biciklističku infrastrukturu i postaje za punjenje, a nevladine organizacije postavljaju konkretne ciljeve za povećanje aktivne i održive mobilnosti, posebno biciklističkog turizma¹⁰¹. U tijeku je razvoj strategije EU-a za održivi turizam, koja će biti objavljena 2026.: njome se želi oblikovati konkurentan, održiv i uključiv model turizma, uz održivu mobilnost kao jednu od ključnih tema.

Stručna skupina za gradsku mobilnost izdvojila je inspirativne primjere multimodalne povezanosti i biciklističkog turizma na nacionalnoj razini. Češko partnerstvo za gradsku mobilnost i češko Ministarstvo prometa primjenjuju dvojni pristup za potporu multimodalnosti

⁹³ Studiju provodi organizacija Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Potencijal nizozemskog biciklističkog sektora za ostvarivanje zarade na međunarodnoj razini: ([International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo)).

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

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Uredba (EU) 2021/782 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2021. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu (preinaka) (SL L 172, 17.5.2021., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Željeznički prijevoznici mogu odrediti drugi broj mjesta u svojim planovima za prijevoz bicikala. Pri izradi takvih planova trebali bi se savjetovati s javnošću.

⁹⁹ Države članice mogu odlučiti da se posebna pravila o prijevozu bicikala vlakom ne primjenjuju na usluge gradskog i prigradskog željezničkog prijevoza putnika. Samo je šest država članica obavijestilo Komisiju o potpunim (Austrija, Mađarska, Portugal, Rumunjska, Slovačka) ili djelomičnim (Francuska) izuzećima od tih pravila: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_hr.

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

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

i biciklističkom turizmu. U okviru projekta Active2 and Public Transport (A2PT)¹⁰² rade na jačanju sinergija između putovanja biciklom i javnog prijevoza u dunavskoj regiji: poboljšavaju infrastrukturu za prijevoz bicikala autobusom i vlakom, osiguravaju sigurnije parkiranje u prometnim čvorištima i podupiru internetski portal s biciklističkim kartama kako bi se općine povezale sa sigurnom mrežom prometnih pravaca koji se koriste za odlazak na posao, u obrazovne ili turističke svrhe ili za razonodu. Španjolsko Ministarstvo prometa i održive mobilnosti nedavno je općinama dodijelilo 10 milijuna EUR za provedbu novih i razradu postojećih javnih programa zajedničke upotrebe bicikala¹⁰³. U Francuskoj su dionici uspostavili nacionalnu strategiju biciklističkog turizma¹⁰⁴. U Njemačkoj savezna vlada putem namjenskog programa financiranja podupire razne mjere kojima se putovanje biciklom kombinira s javnim prijevozom. To uključuje sigurna parkirališta za privatne bicikle na središnjim i lokalnim postajama javnog prijevoza¹⁰⁵.

9. POGLAVLJE VIII.: KVALITETNIJE PRIKUPLJANJE PODATAKA O KORIŠTENJU BIKIKALA

Trenutačno nema dovoljno informacija o korištenju bicikala na razini EU-a zbog manjka relevantnih podataka i neusklađenih metoda prikupljanja i praćenja napretka.

Provedbom studije o trenutačnom stanju i mogućem razvoju biciklističke infrastrukture koju financira EU („studija o biciklističkim sustavima”) želi se odrediti **polazna vrijednost biciklističke infrastrukture na razini EU-a**. Metodologija kojom se prikupljaju podaci o korištenju bicikala i praćenju napretka obuhvaća četiri dimenzije: biciklističku mrežu, upotrebu bicikala, sigurnost biciklista i povezane usluge. Na temelju preliminarnih rezultata dosad su zabilježeni podaci o više od **900 000 km biciklističkih staza i prometnih traka** na razini EU-a¹⁰⁶. Čini se da studija potvrđuje i velike razlike među utvrđenim nacionalnim, regionalnim i lokalnim skupovima podataka u pogledu geografske pokrivenosti i kvalitete infrastrukture. Nema usustavljenih podataka o korištenju bicikala na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. To utječe na kvalitetu podataka i znatno smanjuje interoperabilnost i iskoristivost podataka na različitim platformama. Rezultati studije ukazuju na potrebu za standardiziranim praksama obrade metapodataka radi lakše integracije i usklađivanja podataka, kao i za sveobuhvatnom i dosljednom upotrebljivosti skupa podataka. S druge strane, u 18 od 27 država članica uočeni su i naponi za uspostavu nacionalnih standarda, platformi i skupova podataka o biciklističkoj infrastrukturi, što upućuje na potrebu za smjernicama, suradnjom i usklađivanjem i na razini EU-a.

Ova se studija uvelike oslanja na Eurostatova nastojanja da poboljša statističke podatke i prikupljanje podataka o biciklističkom prometu te da razradi relevantnije definicije i pokazatelje i njihov je sastavni dio. Eurostat je 2024. počeo revidirati Zajednički upitnik i Pojmovnik statistike prijevoza u suradnji s Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) i Međunarodnim prometnim forumom. Pritom je razmotrio pitanja o načinu

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

¹⁰³ Čl. 47. 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 Najvažniji rezultati na razini EU-a: 303 346 km biciklističkih staza, 30 080 km prometnih traka za bicikliste i 581 021 km mješovitih prometnih traka prilagođenih biciklima; ukupna duljina mreže: 914 447 km.

prikupljanja statističkih podataka o aktivnoj i zajedničkoj mobilnosti, definiranja „biciklističke infrastrukture” i prikupljanja usporedivih podataka o korištenju bicikala. Zajednički upitnik trenutačno se ažurira kako bi se uključile varijable o različitim vrstama biciklističke infrastrukture koje će se prikupljati od 2026. Donose se i ažurirane definicije različitih vrsta biciklističke infrastrukture koje će biti objavljene do kraja 2025. u šestom izdanju Pojmovnika statistike prijevoza.

Očekuje se da će podaci o korištenju bicikala postati dostupniji zahvaljujući provedbi Delegirane uredbe o pružanju informacija o multimodalnim putovanjima (MMTIS)¹⁰⁷ i predstojeće provedbene uredbe o pokazateljima gradske mobilnosti u okviru Uredbe o transeuropskoj prometnoj mreži. Delegirana uredba sadržava obvezu da informacije o svim vrstama redovnog prijevoza, prijevozu na zahtjev i osobnom prijevozu budu dostupne putem nacionalnih pristupnih točaka¹⁰⁸. Ta se obveza odnosi na podatke koji već postoje u digitalnom obliku, uključujući i određene podatke o korištenju bicikala. Komisija podupire napore za poboljšanje dostupnosti podataka putem nacionalnih pristupnih točaka u kontekstu Organizacije za koordinaciju nacionalnih pristupnih točaka za Europu (NAPCORE)¹⁰⁹, koja se sufinancira iz Instrumenta za povezivanje Europe. Organizacija se, među ostalim, bavi podacima o parkirališnim mjestima za bicikle, vožnji biciklom u stvarnom vremenu i biciklističkoj infrastrukturi.

Mjere za biciklističku infrastrukturu i planiranje mobilnosti u okviru Godišnjeg programa rada Unije za europsku normizaciju (AUWP)¹¹⁰ za 2025. posebno uključuju razvoj europskih normi za biciklističku mrežu radi boljeg planiranja ruta u stvarnom vremenu. Takvim se mjerama putem standardizacije podataka o biciklističkim mrežama, parkiranju bicikala i ponašanju biciklista poboljšava i biciklistička infrastruktura i upravljanje prometom.

Stručna skupina za gradsku mobilnost uspjela je utvrditi razne vrste nacionalnih mjera koje pridonose razumijevanju trendova u korištenju bicikala, biciklističke infrastrukture i ponašanja korisnika, uključujući nove skupove podataka, studije i alate za sustavno poboljšavanje načina na koji se prikupljaju i analiziraju podaci. Na primjer, švedska uprava za promet (Trafikverket) objavila je izvješće¹¹¹ u kojem su objedinjeni postojeći nacionalni podaci o trendovima korištenja bicikala posljednjih godina. Podaci pružaju jasan prikaz trendova korištenja bicikala, dostupnosti infrastrukture i sigurnosti, čime se podupire donošenje politika utemeljenih na dokazima na nacionalnoj razini. I dva projekta pametnog biciklističkog prometa financiranih sredstvima EU-a pružila su korisne uvide: MegaBITS¹¹² i MERIDIAN¹¹³. U okviru tih projekata razvijen je europski plan za pametan biciklistički promet¹¹⁴, kojim se pruža strategija temeljena na podacima za integraciju digitalnih alata u biciklističku infrastrukturu i mjerodavnu politiku u EU-u.

¹⁰⁷ Delegirana uredba Komisije (EU) 2024/490 od 29. studenog 2023. o izmjeni Delegirane uredbe (EU) 2017/1926 o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja informacija o multimodalnim putovanjima na razini EU-a, SL 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_hr.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Godišnji program rada Unije za europsku normizaciju 2025. (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/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

10. ZAKLJUČAK

Europska deklaracija o biciklističkom prometu ključna je prekretnica prema priznavanju uloge te vrste prometa u prometnoj politici EU-a. Za mnoge inicijative i primjere iz ovog izvješća ne može tvrditi da su izravna posljedica Deklaracije, no broj i raznolikost mjera svjedoče o sve jačem trendu i sve boljem prepoznavanju pozitivnih učinaka politika i mjera koje se bave biciklističkim prometom.

Iako je još prerano za procjenu dugoročnog učinka Deklaracije, već se naziru obećavajući trendovi. Praćenje daljnje provedbe načela iz Deklaracije na razini EU-a te na nacionalnoj i lokalnoj razini vjerojatno će s vremenom dati još bolje rezultate. Time će se omogućiti prelazak na održiviju, pristupačniju, pruštiviju, sigurniju i zdraviju mobilnost i tako stvoriti visoka dodana vrijednost za EU i njegovo gospodarstvo.

Države članice pozdravljaju uspostavu namjenskih platformi za razmjenu iskustava i najboljih praksi u vezi s biciklističkim prometom putem nedavno uspostavljenih nacionalnih kontaktnih točaka, dok se razmjena iskustava s dionicima odvija preko Stručne skupine za gradsku mobilnost. Takve će inicijative vjerojatno dovesti do uspješne suradnje.

Ispunjavanje obveza iz osam poglavlja Deklaracije napreduje nejednakim tempom. Obveze povezane s biciklističkim politikama, infrastrukturom i ulaganjima ispunjavaju se brže. To je posljedica njihove dugoročne prirode, postojećih dobrih praksi u nekoliko država članica i dosadašnjeg iskustva.

Međutim, potrebno je činiti još više.

Većina država članica provodi biciklističke politike i mjere, a isto bi trebale činiti i preostale države članice. Sve bi trebale u potpunosti iskoristiti dostupne mogućnosti financiranja sredstvima EU-a, kao što je Socijalni fond za klimatsku politiku.

Potrebno je obratiti pozornost na sljedeća područja koja iziskuju poboljšanja biciklističke infrastrukture EU-a: (i) logističku infrastrukturu (npr. mikročvorišta), (ii) sigurna rješenja za parkiranje bicikala, (iii) infrastrukturu za punjenje u zgradama, (iv) infrastrukturu za prijevoz bicikala vlakom i (v) opću sigurnost biciklističke infrastrukture. Pojačane sigurnosne mjere, kao što su projektiranje infrastrukture i stroža provedba, doista su ključne kako bi se drastično smanjio broj smrtno stradalih i ozlijeđenih biciklista. Pri projektiranju biciklističke infrastrukture trebalo bi uzeti u obzir i prilagodbu klimatskim promjenama.

Izrada pregleda mjera za ponovnu borbu protiv krađe bicikala u EU-u bila bi prvi korak prema boljem razumijevanju tih pitanja i procjeni bi li zajedničko djelovanje koordinirano na razini EU-a donijelo dodanu vrijednost.

Kontinuirana procjena napretka zahtijevala bi primjenu sveobuhvatnijih i sustavnijih praksi praćenja i prikupljanja podataka uz strukturirani doprinos javnih tijela, dionika i industrije. Od presudne će važnosti biti pružanje podataka o korištenju bicikala u skladu s odredbama Delegirane uredbe 2024/490. Primjena rezultata studije o biciklističkim sustavima bit će najvažniji element praćenja razvoja biciklističke infrastrukture u Europi.

Naposljetku, treba posvetiti dodatnu pozornost i temama kao što su uključivost i suradnja s industrijom kako bi se znatnije ubrzao napredak.