

Bruksela, 13 października 2025 r.
(OR. en)

13881/25

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

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	30 września 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2025) 566 final
Dotyczy:	SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO na temat postępów we wdrażaniu europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 566 final.

Załącznik: COM(2025) 566 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.9.2025 r.
COM(2025) 566 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**na temat postępów we wdrażaniu europejskiej deklaracji w sprawie transportu
rowerowego**

1. WPROWADZENIE

Europejska deklaracja w sprawie transportu rowerowego¹ to wspólne oświadczenie polityczne podpisane 3 kwietnia 2024 r. przez Parlament Europejski, Radę i Komisję Europejską. Jest to pierwszy dokument, w którym uznano transport rowerowy za jedną z najbardziej zrównoważonych, dostępnych i sprzyjających włączeniu społecznemu, tanich i zdrowych form transportu i rekreacji, o wysokiej wartości dodanej dla UE i naszej gospodarki.

Transport ma zasadnicze znaczenie dla włączenia społecznego i rozwoju gospodarczego, jak również dla tworzenia miejsc pracy i promowania dostępu do kluczowych usług. Jest on jednak nadal istotnym źródłem emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń. Celem deklaracji jest uwolnienie pełnego potencjału transportu rowerowego w UE, aby pomóc w sprostaniu tym wyzwaniom.

W deklaracji określono kierunek istniejących i przyszłych strategii politycznych i inicjatyw związanych z transportem rowerowym.

Przedstawiono w niej osiem zasad i 36 zobowiązań politycznych, które należy przyjąć na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym, aby nadać kierunek przyszłemu rozwojowi polityki i spójnemu wprowadzaniu środków. Chociaż deklaracja nie jest prawnie wiążąca, ma ona istotne znaczenie polityczne, ponieważ propagowanie i wdrażanie zawartych w niej zasad jest wspólnym zobowiązaniem i odpowiedzialnością UE i jej państw członkowskich.

W odniesieniu do każdego rozdziału deklaracji w niniejszym sprawozdaniu z postępów przedstawiono ogólny przegląd działań podjętych w kontekście strategii politycznych, środków i inicjatyw dotyczących transportu rowerowego na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, które pomagają we wdrażaniu zasad deklaracji. W sprawozdaniu przedstawiono przykłady postępów poczynionych w tym zakresie i opisano możliwe sposoby promowania transportu rowerowego, aby zwiększyć jego wykorzystanie i ułatwić jego dalsze upowszechnianie.

2. ROZDZIAŁ I: OPRACOWYWANIE I UMACNIANIE POLITYK TRANSPORTU ROWEROWEGO

Na szczeblu UE, w ramach bezpośrednich działań następczych w związku z europejską deklaracją w sprawie transportu rowerowego, Komisja Europejska zwróciła się do państw członkowskich o wyznaczenie krajowych punktów kontaktowych do spraw transportu rowerowego. Ta nowa specjalna sieć omawia wspólne wyzwania, dzieli się najlepszymi praktykami i środkami wdrażania oraz monitoruje postępy na szczeblu unijnym i krajowym. Sieć obejmuje krajowe punkty kontaktowe z 26 państw członkowskich² i została formalnie ustanowiona w ramach grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej (EGUM)³. Ponadto, aby zapewnić inkluzywne podejście i aktywne zaangażowanie szerszego grona zainteresowanych stron, w tym stowarzyszeń miast i regionów oraz przedstawicieli przemysłu, w ramach EGUM utworzono specjalną podgrupę w celu monitorowania wdrażania deklaracji.

Grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej zidentyfikowała i prześledziła ponad 20 środków krajowych, w tym nowe lub niedawno zaktualizowane strategie, plany, deklaracje i zmiany

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

² W czasie sporządzania sprawozdania z postępu prac Włochy nie miały jeszcze wyznaczonego krajowego punktu kontaktowego do spraw transportu rowerowego.

³ [E03863](#) ustanowiona [decyzją Komisji \(C\(2022\) 5320\)](#).

polityki w zakresie transportu rowerowego⁴. Niektóre z tych środków wprowadzono bezpośrednio w następstwie deklaracji. Do tej pory 14 państw członkowskich UE wdrożyło krajową strategię na rzecz transportu rowerowego lub podobny plan⁵. Kilka krajów pracuje nad opracowaniem nowych planów politycznych oraz nad aktualizacją lub wdrożeniem istniejących planów. Na przykład Litwa wykonała znaczący krok naprzód przez przyjęcie pierwszej w historii krajowej strategii transportu rowerowego⁶. Przyjęła również nowe rozporządzenie w sprawie planowania i projektowania infrastruktury rowerowej⁷ ustanawiające normy krajowe w celu zapewnienia bezpiecznych, dostępnych i wysokiej jakości stref przeznaczonych dla rowerów.

W deklaracji do podjęcia działań zachęcono również władze miejskie.

Na przykład Parma (Włochy) przedstawiła zobowiązanie do wdrożenia europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego⁸, w którym skoncentrowała się na rozwoju i ulepszaniu infrastruktury rowerowej, promowaniu transportu rowerowego jako preferowanej formy codziennego przemieszczania się oraz wspieraniu przedsiębiorstw i usług związanych z transportem rowerowym.

Również obszar metropolitalny Barcelony (Hiszpania) formalnie zatwierdził europejską deklarację w sprawie transportu rowerowego podczas sesji plenarnej Rady Metropolitalnej⁹. Wysiłki na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej koncentrowały się na (i) rozwoju istniejącej infrastruktury rowerowej, (ii) wdrażaniu i optymalizacji bezpiecznych parkingów dla rowerów, (iii) wspieraniu publicznego systemu współdzielenia rowerów na obszarze metropolii oraz (iv) organizowaniu szkoleń i działań edukacyjnych.

Kilka miast UE osiąga również postępy i zdecydowanie angażuje się na rzecz opracowania, dostosowania i wzmocnienia polityk i strategii dotyczących transportu rowerowego, aby zrealizować ambitne cele neutralności klimatycznej. Zobowiązały się one do osiągnięcia tych celów za pośrednictwem umów w sprawie miasta neutralnego dla klimatu¹⁰ w ramach misji 100 neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast¹¹. Na przykład Drezno (Niemcy) dąży do zwiększenia udziału transportu rowerowego do 75 % do 2035 r., podczas gdy Aarhus (Dania) chce podnieść ten udział do 50 % do 2030 r., a Gävle zamierza stać się jednym z głównych szwedzkich miast rowerowych do 2025 r. i dąży do podwojenia do tego czasu liczby podróży rowerem w porównaniu z 2018 r.

Poza granicami UE przyjęcie europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego zainspirowało podobne inicjatywy, takie jak „Deklaracja w sprawie ekologicznej mobilności stron i uczestników–obserwatorów z Europy Południowo-Wschodniej: wspólne działania na rzecz ekologicznej mobilności” na szczycie w sprawie zielonej mobilności zorganizowanym

⁴ Wkład EGUM w sprawozdanie z postępu prac: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_pl.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

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_pl.

przez Wspólnotę Transportową¹² w dniach 6–7 czerwca 2024 r. w Sarajewie (Bośnia i Hercegowina)¹³.

Jednocześnie kilka innych działań na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym stymuluje rozwój i upowszechnianie transportu rowerowego w UE.

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)

W rozporządzeniu (UE) 2024/1679¹⁴, które stanowi kolejny kluczowy etap na szczeblu UE, wprowadzono wymóg prawny, aby 431 obszarów miejskich przyjęło plan zrównoważonej mobilności miejskiej do 2025 r. Określono w nim również zobowiązanie do utworzenia do 2030 r. multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych w celu ułatwienia połączeń „pierwszej mili” i „ostatniej mili”, w tym dostępu do transportu publicznego i infrastruktury aktywnej mobilności. W rozporządzeniu przewidziano wymogi dotyczące zapewnienia ciągłości i dostępności ścieżek rowerowych podczas budowy lub modernizacji infrastruktury oraz dotyczące budowy parkingów dla rowerów w pobliżu stacji kolejowych w celu promowania aktywnych rodzajów transportu.

Zaktualizowana wersja wytycznych z 2019 r. dotyczących sposobu wspierania i korzystania z roweru i zachęcania do tego w ramach SUMP zostanie przedstawiona pod koniec 2025 r. i będzie oparta na najnowszej wiedzy i najlepszych praktykach, aby pomóc miastom w udoskonaleniu infrastruktury rowerowej, strategii politycznych i działań promocyjnych.

Wiele miast uwzględniło w swoich planach SUMP środki, które priorytetowo traktują transport rowerowy. Na przykład Münster (Niemcy) koncentruje się na budowie wysokiej jakości ulic z pierwszeństwem dla rowerów i na modernizacji sieci ścieżek rowerowych, natomiast w Barcelonie (Hiszpania) w ramach planu mobilności miejskiej na 2024 r. opracowano program dotyczący rowerów i pojazdów transportu osobistego, w którym skupiono uwagę na szeroko zakrojonych ulepszeniach sieci i zwiększeniu bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej. W Bolonii (Włochy) planowanie mobilności po raz pierwszy w historii stanowiło punkt wyjścia do opracowania metropolitalnego planu terytorialnego¹⁵. Plan ten pomaga 55 gminom na obszarze metropolitalnym we wzajemnym dostosowaniu polityki zagospodarowania przestrzennego i strategii mobilności. Odbywa się to w drodze integracji podstawowych narzędzi operacyjnych i kluczowych strategii sektorowych, takich jak metropolitalny plan rowerowy. Wilno otrzymało tytuł Zielonej Stolicy Europy¹⁶ na 2025 r. jako lider w transformacji ekologicznej miasta, w tym w odniesieniu do środków na rzecz transportu rowerowego zgodnie ze swoim planem zrównoważonej mobilności miejskiej, takich jak ciągły rozwój ścieżek rowerowych i nowy standard infrastruktury ulicznej, w którym priorytetowo traktuje się aktywną mobilność.

¹² Wspólnota Transportowa jest organizacją międzynarodową działającą w dziedzinie mobilności i transportu. Obejmuje 36 uczestników – państwa członkowskie Unii Europejskiej reprezentowane przez Komisję Europejską, sześć stron z Europy Południowo-Wschodniej (Republikę Albanii, Bośnię i Hercegowinę, Kosowo*, Czarnogórę, Republikę Macedonii Północnej i Republikę Serbii) oraz trzech uczestników-obszerników (Gruzję, Republikę Mołdawii i Ukrainę). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(załącznik II – Zobowiązanie do bardziej ekologicznej przyszłości – deklaracja w sprawie transportu rowerowego jako zrównoważonego rodzaju transportu)].

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

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

Wzorce mobilności

W oparciu o kompleksową analizę przeprowadzoną we wszystkich państwach członkowskich UE w 2021 r., której pierwszy zestaw wyników przedstawiono w badaniu z 2022 r. pt. „Study on New Mobility Patterns in European Cities”¹⁷, w ramach trwającego obecnie badania UE rozszerza się analizę danych, aby lepiej zrozumieć wpływ cech społeczno-demograficznych na zachowania związane z podróżowaniem. Badanie obejmuje jazdę na rowerze jako jeden z kilku rodzajów transportu, które są obecnie przedmiotem analizy. Jego wyniki powinny dostarczyć dodatkowych informacji na temat wykorzystania transportu rowerowego i potencjalnych przyszłych kierunków rozwoju. Ze wstępnej analizy wynika, że udział transportu rowerowego pozostaje stosunkowo stały na poziomie krajowym.

Zarządzanie mobilnością

Doroczna nagroda MOBILITYACTION¹⁸ jest wyrazem uznania dla doskonałości w zarządzaniu mobilnością przez przedsiębiorstwa, instytucje, organizacje społeczeństwa obywatelskiego, inicjatywy obywatelskie i gminy. W ciągu ostatnich dwóch lat kampanii liczni finaliści uruchomili skuteczne inicjatywy promujące transport rowerowy. Przykłady obejmują interaktywne platformy internetowe zachęcające uczniów do korzystania z roweru lub poruszania się pieszo, usługi serwisowania rowerów w miejscu pracy oraz konkursy dla uczniów związane z dojazdem do szkoły rowerem.

Ponadto wiele miast promuje działania w zakresie zarządzania mobilnością. Budapeszt (Węgry) wyróżnia się planem mobilności w miejscu pracy, w którym zachęca się przedsiębiorstwa do odgrywania aktywnej roli w zmianie nawyków pracowników w zakresie dojazdu do pracy na rzecz bardziej zrównoważonych rodzajów transportu. Plan budapeszteński obejmuje inicjatywy takie jak „Bikebus” i „Rowerem do pracy”, które promują transport rowerowy poprzez zorganizowane podróże grupowe i kampanie w miejscu pracy.

W sprawozdaniu Europejskiej Federacji Rowerzystów podkreślono, w jaki sposób leasing rowerów przez przedsiębiorstwa w ramach systemów zarządzania mobilnością, zastosowany po raz pierwszy w Niemczech, doprowadził do powstania aktywnej floty obejmującej 2,1 mln rowerów objętych leasingiem do końca 2024 r., przy średniej rocznej stopie wzrostu wynoszącej 30 % od 2019 r.¹⁹

Aby dokładniej zbadać, przeanalizować i ocenić skuteczność systemów zarządzania mobilnością wpływających na zmianę zachowań i wybór aktywnej mobilności, w 2024 r. Komisja ogłosiła specjalne zaproszenie do składania wniosków, w ramach którego wybrany projekt mógłby otrzymać 5 mln EUR²⁰.

Promowanie transportu rowerowego jako zdrowego sposobu transportu lub rekreacji

Przyznawane corocznie tytuł Zielonej Stolicy Europy i nagroda Europejskiego Zielonego Liścia²¹ są wyrazem uznania dla miast, które wykazują niezwykle zaangażowanie na rzecz zrównoważenia środowiskowego w kluczowych obszarach, takich jak jakość powietrza,

¹⁷ „Study on new mobility patterns in European cities” [Badanie nowych wzorców mobilności w miastach europejskich] – Urząd Publikacji UE; „New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics” [Badanie nowych wzorców mobilności: spostrzeżenia na temat mobilności pasażerów i logistyki miejskiej] – Komisja Europejska.

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

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: Plany zarządzania mobilnością a zmiana wzorców zachowań, CSA 5M, otwarcie: 17 września 2024 r. Termin(-y): 16 stycznia 2025 r.

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

ograniczenie hałasu oraz łagodzenie zmiany klimatu i przystosowanie się do niej. Ważnym elementem tego uznania jest promowanie i wdrażanie rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, na przykład środków na rzecz transportu rowerowego. Podobnie Porozumienie w sprawie zielonego miasta²², inicjatywa UE mająca na celu poprawę zarządzania środowiskiem miejskim w całej Europie, jest zgodne z ideą transportu rowerowego, ponieważ zachęca miasta do poprawy jakości powietrza, zmniejszenia zanieczyszczenia hałasem i rozszerzenia terenów zielonych, a przez to promuje aktywną i zrównoważoną mobilność.

Poprzez kampanie uświadamiające i promujące edycja Europejskiego Tygodnia Mobilności²³ w 2024 r. poświęcona była tematowi „Wspólnej przestrzeni publicznej”. W kampanii wzięło udział ponad 2 700 miast z ponad 45 krajów na całym świecie²⁴. Bezpieczna infrastruktura rowerowa i dobre praktyki były również centralnym punktem unijnego programu wymiany informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁵.

W ramach inicjatywy CIVITAS zorganizowano forum wymiany politycznej²⁶ na temat wdrażania deklaracji, podkreślające znaczenie współpracy na wszystkich szczeblach.

Na szczeblu krajowym grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej zidentyfikowała szereg kampanii uświadamiających, konsultacji publicznych i kursów szkoleniowych dla specjalistów oraz inne konkretne formy zaangażowania²⁷. Na przykład w Czechach rozpoczęto kampanię obejmującą środki spowalniające ruch drogowy w miastach i regionach, w tym promowanie transportu rowerowego²⁸. We Francji Centrum Studiów i Ekspertyz w zakresie Zagrożeń, Środowiska, Mobilności i Planowania Miejskiego (CEREMA) prowadzi otwartą platformę współpracy służącą wymianie najlepszych praktyk, wyzwań i wiedzy, ze specjalną grupą zajmującą się transportem rowerowym²⁹. Platforma jest ogólnodostępna dla władz lokalnych, służb rządowych, stowarzyszeń, instytucji akademickich, organizacji pozarządowych i społeczeństwa obywatelskiego. Jest miejscem wymiany i rozpowszechniania wiadomości oraz wymiany informacji zwrotnych i zasobów dotyczących wszystkich zagadnień związanych z transportem rowerowym (usług, szkoleń, komunikacji, zarządzania mobilnością, rozwoju itp.).

Na szczeblu regionalnym Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität zorganizował zaawansowane szkolenie dla planistów ruchu pieszego i rowerowego, aby pomóc im w podnoszeniu umiejętności i zachęcać do planowania ruchu w sposób przyjazny dla rowerów i zorientowany na transport rowerowy³⁰.

Miasta takie jak Janina (Grecja), Padwa (Włochy) i Wrocław (Polska) prezentują przykłady zaangażowania społeczeństwa za pośrednictwem warsztatów, kampanii komunikacyjnych i lokalnych programów działania. Pomagają one w kształtowaniu i zatwierdzaniu środków i projektów związanych z transportem rowerowym na szczeblu miejskim.

W odniesieniu do promowania, wymiany wiedzy, dobrych praktyk i szkoleń podejmowane są również cenne inicjatywy na szczeblu międzynarodowym. W szczególności w 2023 r.

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

²³ Doroczna sztafeta kampania Komisji Europejskiej na rzecz mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROPEJSKI TYDZIEŃ MOBILNOŚCI | Miasta uczestniczące w kampanii.](#)

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_pl.

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

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

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

Niderlandy wraz z Belgią i Luksemburgiem uruchomiły program budowania zdolności „ACTIVE”³¹. Jest to sojusz zainteresowanych stron zajmujących się aktywną mobilnością, którego celem jest przeszkolenie 10 000 ekspertów w krajach globalnego Południa w zakresie aktywnej mobilności w krajach o niskim i średnim dochodzie w ciągu 10 lat.

3. ROZDZIAŁ II: ZACHĘCANIE DO INKLUZYWNEJ, PRZYSTĘPNEJ CENOWO I ZDROWEJ MOBILNOŚCI

Większość wydarzeń na szczęblu UE koncentrowała się na podnoszeniu świadomości na temat korzyści zdrowotnych wynikających z jazdy na rowerze oraz na ograniczaniu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem.

Działania promujące transport rowerowy przyczyniają się do zapobiegania chorobom niezakaźnym i mogą zmniejszyć całkowite ryzyko śmiertelności o 10 %³². W ramach unijnej inicjatywy dotyczącej chorób niezakaźnych „Zdrowsi razem”³³ Komisja wspiera państwa członkowskie w działaniach na rzecz promocji zdrowia i profilaktyki chorób. Za pośrednictwem Programu UE dla zdrowia (EU4Health)³⁴ Komisja wspiera współpracę („wspólne działania”) między państwami członkowskimi i projektami prowadzonymi przez zainteresowane strony w celu promowania aktywności fizycznej, w tym jazdy na rowerze. Przykładem jest wspólne działanie PreventNCD³⁵, wspierane kwotą 76 mln EUR, obejmujące specjalny pakiet prac dotyczący zdrowego środowiska życia, którego celem jest wdrożenie i ocena interwencji w zakresie kluczowych uwarunkowań zdrowia, w tym działań dotyczących środowisk wolnych od samochodów, dotyczących aktywności fizycznej lub odnoszących się do środowisk miejskich. Komisja wspiera identyfikację i gromadzenie najlepszych i obiecujących praktyk za pośrednictwem unijnego portalu najlepszych praktyk w zakresie zdrowia publicznego³⁶, na którym dostępne są praktyczne i oparte na dowodach praktyki, które mogą stanowić inspirację i być powielane.

Bezpośrednio w wyniku przyjęcia deklaracji ogłoszono specjalne zaproszenie do składania wniosków o wartości 12 mln EUR w ramach programu prac misji w programie „Horyzont Europa” na 2025 r. (wspólnie wspieranego przez misję w zakresie walki z rakiem oraz 100 neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast), aby dalej rozszerzać wykorzystywanie transportu rowerowego w celu czerpania korzyści zdrowotnych i zwiększenia aktywnej mobilności w miastach UE³⁷.

UE przyjęła wieloletnie ramy polityczne regulujące jakość powietrza i poziom hałasu w środowisku, których celem jest ochrona mieszkańców³⁸. W ostatnim przeglądzie dyrektywy w

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

³² [Promowanie transportu rowerowego może ratować życie i przyczyniać się do poprawy zdrowia w całej Europie dzięki poprawie jakości powietrza i zwiększonej aktywności fizycznej.](#)

³³ [Zdrowsi razem – unijna inicjatywa dotycząca chorób niezakaźnych – Komisja Europejska.](#)

³⁴ [Program UE dla zdrowia na lata 2021–2027 – wizja zdrowszej Unii Europejskiej – Komisja Europejska.](#)

³⁵ [Wspólne działanie JA PreventNCD – zmniejszenie obciążenia związanego z rakiem i chorobami niezakaźnymi w Europie dzięki skoordynowanym strategiom dotyczącym uwarunkowań zdrowia. Skupienie się na skutecznej polityce oraz społecznych i osobistych czynnikach ryzyka.](#)

³⁶ [Unijny portal najlepszych praktyk.](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego: w celu czerpania korzyści zdrowotnych, redukcji emisji oraz integracji urządzeń aktywnej mobilności i mikromobilności z inteligentnymi technologiami i infrastrukturą; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (2025) dotyczące zanieczyszczeń w miastach UE, [sprawozdanie specjalne 02/2025: Zanieczyszczenia w miastach UE – Miejskie powietrze jest czystsze, ale mieszkańcom wciąż doskwiera hałas.](#)

sprawie jakości powietrza i czystszyego powietrza³⁹ dla Europy jazdę na rowerze i chodzenie pieszo wymieniono wśród środków redukcji zanieczyszczenia powietrza, które mają zostać włączone do planów ochrony powietrza, aby zachęcić do przesunięcia międzygałęziowego w kierunku bardziej aktywnych i mniej zanieczyszczających form przemieszczania się. Najnowsze dane ze sprawozdania dotyczącego monitorowania realizacji i perspektyw zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń z 2025 r.⁴⁰ oraz z nowej tablicy wskaźników na rzecz eliminacji zanieczyszczeń⁴¹ wskazują, że chociaż odnotowano pewną poprawę pod względem zanieczyszczenia powietrza, ogólny hałas komunikacyjny nie zmniejszył się znacząco. Zwiększenie aktywnej mobilności mogłoby wesprzeć bardziej proaktywne strategie zarządzania hałasem.

W sprawozdaniu EGUM przedstawiono osiem środków wdrożonych od kwietnia 2024 r. dotyczących włączenia wszystkich grup wiekowych, płci i mniejszości do codziennego transportu rowerowego. Promowanie rowerów elektrycznych wydaje się rozwiązaniem dla osób, które zaczynają jeździć na rowerze, oraz dla osób starszych, natomiast rowery transportowe są postrzegane jako rozwiązanie zachęcające do jazdy na rowerze większą liczbę kobiet i rodzin. Wśród istotnych przykładów zgłoszonych przez EGUM znajdują się specjalne programy szkoleniowe dla kobiet⁴² oraz bezpłatne lekcje jazdy na rowerze dostępne dla różnych grup⁴³. Ciekawe przykłady podano również w odniesieniu do aktywnego starzenia się⁴⁴ i aktywnej mobilności w szkołach⁴⁵. Miasta prezentują również wiele dodatkowych przykładów pochodzących z umów w sprawie miasta neutralnego dla klimatu⁴⁶.

Środki związane z transportem rowerowym mogą odegrać pozytywną rolę w zmniejszaniu ubóstwa transportowego. Jeśli środki takie są ukierunkowane na grupy szczególnie wrażliwe, mogą być finansowane za pośrednictwem planów społeczno-klimatycznych⁴⁷, które są powiązane z wdrażaniem rozporządzenia w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego⁴⁸. W tym kontekście Komisja wydała zalecenie w sprawie ubóstwa

³⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszyego powietrza dla Europy (Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Sprawozdanie 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_pl.

⁴² Np. program „TandEM Women in Cycling” opracowany przez EIT Urban Mobility i BYCS, oferujący kobietom w całej UE szkolenia online i stacjonarne, aby mogły one prowadzić szkolenia rowerowe dla innych kobiet (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Np. inicjatywa „Vélo-école” Métropole de Lyon, oferująca bezpłatną edukację rowerową, promująca integrację i dostępność (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Np. „A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities” [Przewodnik dotyczący mobilności rowerowej przyjaznej dla osób starszych], będący wynikiem finansowanego przez UE projektu ENTOURAGE zapewniającego miastom, które chcą promować aktywną mobilność w czasach starzenia się społeczeństwa, zestaw narzędzi ([Transport rowerowy przyjazny osobom starszym – W kierunku mobilności miejskiej sprzymijającej włączeniu społecznemu](https://transportrowerowy.przyjazny.osobomstarszym-w-kierunku-mobilnosci-miejskiej-sprzymijajacej-wlaczaniu-spolicznemu)).

⁴⁵ Np. „Szkoła przyjazna pieszym i rowerzystom” – niemiecki projekt krajowy, w ramach którego aktywnie wspierano szkoły podstawowe i średnie w przeprowadzaniu kontroli możliwości przemieszczania się rowerem i pieszo w szkole i na okolicznych obszarach (<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_pl.

⁴⁸ W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego i zmieniającym rozporządzenie (UE) 2021/1060 (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) „ubóstwo transportowe” zdefiniowano jako niezdolność osób i gospodarstw domowych do pokrycia kosztów transportu prywatnego lub publicznego lub trudności w tym zakresie lub brak dostępu lub ograniczony dostęp tych osób lub gospodarstw domowych do transportu niezbędnego do uzyskania dostępu do podstawowych usług i czynności społeczno-gospodarczych, z uwzględnieniem kontekstu krajowego i przestrzennego.

transportowego⁴⁹ skierowane do państw członkowskich, w którym uwzględniono potrzebę rozważenia środków związanych z transportem rowerowym, takich jak infrastruktura rowerowa, dotacje na zakup lub leasing rowerów, rowerów elektrycznych i rowerów transportowych w celu wsparcia użytkowników transportu o niskich dochodach. Ponadto w zaleceniu z 2024 r. w sprawie ubóstwa transportowego⁵⁰ przeanalizowano możliwe wskaźniki służące do pomiaru ubóstwa transportowego i wymieniono możliwe strategie łagodzące. Dodatkowo edycja kampanii Europejski Tydzień Mobilności w 2025 r. poświęcona była tematowi „Mobilność dla wszystkich”⁵¹ i koncentrowała się na kwestii ubóstwa transportowego.

Jeśli chodzi o środki służące zwiększeniu przystępności cenowej transportu rowerowego, państwa członkowskie mogą stosować obniżone stawki VAT na usługi dostawy, wynajmu i naprawy rowerów, w tym rowerów elektrycznych⁵².

Jest kilka przykładów zachęcania do sprzyjającej włączeniu społecznemu, przystępnej cenowo i zdrowej mobilności na szczeblu krajowym i lokalnym.

Słowenia przyjęła środki, których celem jest dotowanie zakupu rowerów elektrycznych⁵³, zwłaszcza do codziennych dojazdów do pracy na obszarach miejskich.

W umowie w sprawie miasta neutralnego dla klimatu Lipsk (Niemcy) uwzględnił środki zapewniające przedsiębiorstwom dotacje na rowery transportowe. Miasto angażuje się również w projekty pilotażowe w dziedzinie logistyki neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla.

Niderlandzka kampania „Kies de Fiets!” („Wybierz rower”) zachęca przedsiębiorstwa do przyznawania pracownikom (nieopodatkowanego) dodatku w wysokości 23 centów za km. Kampania została zainicjowana przez Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej i koncentruje się na zachęcaniu pracodawców, aby motywowali pracowników do częstszego korzystania z rowerów przez zapewnienie odpowiednich stref przeznaczonych dla rowerów i oferowanie rowerzystom dodatku za przejechane kilometry.

W Portugalii od 2023 r. do sprzedaży rowerów stosuje się obniżoną stawkę VAT w wysokości 6 %. Europejska Federacja Rowerzystów wykorzystuje internetowy system śledzenia do monitorowania około 300 programów zachęt podatkowych i zniżek na zakupy dla rowerzystów, oferowanych na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym⁵⁴.

Aby zachęcić do realizacji przesunięcia międzygałęziowego, w ramach projektu „Bike2Green”⁵⁵ w Sztokholmie (Szwecja) do promowania transportu rowerowego wykorzystuje się gamifikację. Projekt, finansowany w ramach komponentu „Zatrudnienie i innowacje społeczne” (EaSI) w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, ma na celu

⁴⁹ C(2025) 3068 final. Zalecenie Komisji z dnia 22.5.2025 r. w sprawie ubóstwa transportowego: jak zapewnić przystępną cenowo, dostępną i sprawiedliwą mobilność, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/pol>.

⁵⁰ Sprawozdanie końcowe (2024) – „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies” [Ubóstwo transportowe: definicje, wskaźniki, uwarunkowania i strategie przeciwdziałania], 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 Dyrektywa Rady (UE) 2022/542 (Dz.U. L 107 z 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 – Europejska Federacja Rowerzystów](#).

opracowanie opatentowanego oprogramowania do monitorowania i nagradzania podróży rowerem poprzez zwrot kosztów za przejechane kilometry i nagrody pieniężne.

4. ROZDZIAŁ III: TWORZENIE WIĘKSZEJ I LEPSZEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Aby zwiększyć korzystanie z rowerów, konieczna jest poprawa jakości, ilości, ciągłości, bezpieczeństwa i atrakcyjności infrastruktury rowerowej. Infrastruktura musi być również dostosowana do obecnych i przyszłych potrzeb – w tym rowerów transportowych (często szerszych), rowerów z przyczepami (które są dłuższe) oraz rowerzystów poruszających się z różnymi prędkościami⁵⁶. Zainteresowane strony zasygnalizowały następujące obszary, w których można by ulepszyć europejską infrastrukturę rowerową: (i) infrastruktura logistyczna dla rowerów (np. mikrowęzły), (ii) bezpieczne rozwiązania w zakresie parkowania rowerów, takie jak strzeżone parkingi na dworcach kolejowych i boksy rowerowe na obszarach miejskich, (iii) infrastruktura ładowania w budynkach, w miejscu pracy, ale również w ważnych centrach społecznościowych i miejscach o dużym natężeniu ruchu, takich jak supermarkety, (iv) infrastruktura do transportu rowerów w pociągach oraz (v) ogólne bezpieczeństwo infrastruktury rowerowej⁵⁷.

Jednocześnie Komisja pracuje obecnie nad wytycznymi dotyczącymi projektowania i jakości bezpiecznej infrastruktury dla niechronionych użytkowników dróg, w tym rowerzystów i użytkowników urządzeń do mikromobilności⁵⁸. Specjalne badanie⁵⁹, którego wyniki mają być znane w 2026 r., pomoże w przygotowaniu takich wytycznych. Wytyczne dla państw członkowskich i środki bezpieczeństwa wynikające z tych prac obejmą m.in. oddzielenie infrastruktury dla niechronionych użytkowników dróg od infrastruktury dla ruchu drogowego, w stosownych przypadkach, lub zarządzanie prędkością i różne środki spowalniające ruch. Mogłoby to również poprawić bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg i dostarczyć informacji na temat bezpiecznego projektowania poboczy, mającego na celu ograniczenie ciężkości urazów w razie wypadku. Grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej dostarczyła również władzom lokalnym informacji na temat potrzeby zwiększenia bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej podczas analizowania przyszłych tendencji w mobilności miejskiej zgodnie z rosnącym wykorzystaniem środków na rzecz transportu rowerowego w zrównoważonym planowaniu przestrzennym w miastach⁶⁰.

Do zwiększenia atrakcyjności transportu rowerowego przyczynia się również dyrektywa w sprawie charakterystyki energetycznej budynków⁶¹ przez wprowadzenie wymogów prawnych dotyczących minimalnej liczby miejsc parkingowych dla rowerów w miejscach pracy lub w budynkach mieszkalnych, a następnie instalacji urządzeń do ładowania. Dobre przykłady

⁵⁶ Sprawozdanie EGUM pt. „Przyszłość mobilności miejskiej oraz inkluzyjna i zrównoważona przestrzeń miejska: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_pl.

⁵⁷ Ścieżka transformacji w kierunku unijnego ekosystemu przemysłowego mobilności, styczeń 2024 r., [Ścieżka transformacji w kierunku mobilności](#).

⁵⁸ Zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59, Dz.U. L 183 z 9.7.2019, s. 15).

⁵⁹ Wytyczne dotyczące projektowania „poboczy wybaczących błędy” oraz „dróg niewymagających wyjaśnień i samoistnie wymuszających przestrzeganie przepisów”, a także wymagań jakościowych dotyczących infrastruktury drogowej dla niechronionych użytkowników dróg

⁶⁰ Sprawozdanie EGUM: [Inkluzyjna i zrównoważona przyszłość mobilności miejskiej w Europie](#).

⁶¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz.U. L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

można już znaleźć w transpozycji tej dyrektywy w całej Europie, na przykład w Portugalii⁶², Francji⁶³ i Belgii⁶⁴.

Wiele miast prezentuje liczne przykłady działań ukierunkowanych na poprawę sieci rowerowej i zapewnienie połączeń. Lund (Szwecja) wyróżnia się pod względem skupienia uwagi na połączeniach między miastem a obszarami wiejskimi, uznając znaczenie bezproblemowych połączeń transportowych między miastem a otaczającymi je społecznościami podmiejskimi i wiejskimi poprzez budowę siedmiu „supertras” rowerowych w mieście i do/z miasta (łącznie 81 km). Taurogi (Litwa) zobowiązały się do rozbudowy infrastruktury rowerowej, aby zapewnić dojazd do odległych osiedli w pobliżu obszarów rekreacyjnych oraz do ogrodów działkowych (około 86 km nowych ścieżek rowerowych). Lublana (Słowenia) rozszerzyła sieć rowerową zarówno w mieście, jak i w regionie, i połączyła ją z krajowymi trasami rowerowymi oraz poprawiła warunki parkowania rowerów i bezpieczeństwo przechowywania rowerów.

5. ROZDZIAŁ IV: ZWIĘKSZENIE INWESTYCJI I TWORZENIE KORZYSTNYCH WARUNKÓW DLA TRANSPORTU ROWEROWEGO

Inwestycje mają zasadnicze znaczenie dla większego upowszechnienia transportu rowerowego. W ostatnich latach państwom członkowskim i władzom lokalnym udostępniono znaczne zasoby finansowe na szczeblu UE. Polityka spójności UE zapewnia państwom członkowskim kluczowe źródło finansowania infrastruktury rowerowej za pośrednictwem programów krajowych, regionalnych i transgranicznych.

W szczególności większość środków na inwestycje w infrastrukturę rowerową pochodzi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Ogółem specjalne inwestycje w infrastrukturę rowerową zaplanowano w 21 państwach członkowskich i w ramach szeregu programów transgranicznych⁶⁵. W latach 2014–2020 zainwestowano 2,1 mld EUR w budowę ścieżek rowerowych i ścieżek dla pieszych w całej UE, co oznacza wzrost kwoty z 700 mln EUR w poprzednim okresie finansowania 2007–2013. W obecnym okresie programowania 2021–2027 na szereg inwestycji rowerowych przeznaczono 4,5 mld EUR, z czego 3,2 mld EUR zostanie zapewnione przez UE, a 1,3 mld EUR będzie pochodzić ze środków krajowych. Powinno to wystarczyć na wybudowanie lub modernizację ponad 12 000 km ścieżek rowerowych. W toku realizacji są również projekty mające na celu poprawę transgranicznej infrastruktury rowerowej, w szczególności w ramach programów Interreg. Nie służą one wyłącznie promocji turystyki, ale mają również na celu zapewnienie alternatywy dla samochodów dla pracowników transgranicznych. Od 2021 r. na projekty rowerowe w ramach Interreg przeznaczono około 163 mln EUR.

Jeżeli chodzi o mobilność na obszarach wiejskich, inicjatywy i projekty na rzecz transportu rowerowego mogą być również wspierane w ramach wspólnej polityki rolnej (WPR) na lata 2023–2027. Przykładami takich projektów są: przekształcenie dawnej linii kolejowej w zieloną trasę rowerową, organizowanie rajdów rowerowych jako sposobu promowania interakcji społecznych i integracji, stacje ładowania rowerów elektrycznych, budowa ścieżek rowerowych i wprowadzanie rozwiązań w zakresie mobilności przyjaznych dla klimatu,

⁶² W oparciu o dyrektywę w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (dyrektywa (UE) 2024/1275) i jej dalsze rozszerzenie.

⁶³ Opracowanie najlepszych praktyk w zakresie parkowania rowerów w budynkach: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Region Flandrii opracował *vademecum* dotyczące infrastruktury rowerowej ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)), zawierające rozdział poświęcony infrastrukturze parkingowej dla rowerów.

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: wsparcie infrastruktury rowerowej](#).

promowanie turystycznych tras rowerowych oraz organizowanie wydarzeń rowerowych w celu poprawy jakości życia i atrakcyjności obszarów wiejskich⁶⁶. Jest to zgodne z celami i inicjatywami w ramach długoterminowej wizji dla obszarów wiejskich UE⁶⁷, w której wzywa się państwa członkowskie i regiony do opracowania strategii zrównoważonej mobilności na obszarach wiejskich, wymagających m.in. wysiłków na rzecz wspierania rozwiązań w zakresie mobilności bezemisyjnej, takich jak rower, ścieżki rowerowe i połączenia multimodalne, w tym aktywny transport.

Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF) za pośrednictwem krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności zapewnia również znaczące zasoby na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. W ramach programu Next Generation EU państwom członkowskim przyznano łącznie 650 mld EUR w formie dotacji i pożyczek. Kilka środków obejmuje wsparcie na rzecz infrastruktury rowerowej⁶⁸. Łączną kwotę przeznaczoną na projekty związane z transportem rowerowym w ramach RRF szacuje się na 1,3 mld EUR.

Ostatnio dodatkowe możliwości finansowania stały się potencjalnie dostępne za pośrednictwem wyżej wspomnianego Społecznego Funduszu Klimatycznego (SCF). Chociaż państwa członkowskie mogą elastycznie ustalać priorytety w zakresie finansowania, w rozporządzeniu w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego ustanowiono jasny wykaz kwalifikowalnych środków i inwestycji, które można uwzględnić w planach. Do wsparcia kwalifikują się rozwiązania w zakresie mobilności i transportu o zerowej lub niskiej emisji, w tym zakup rowerów, podobnie jak np. bony transportowe na usługi wspólnej mobilności (np. współdzielenie rowerów) oraz inwestycje w infrastrukturę rowerową.

Grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej dostarczyła przydatnych informacji i przykładów dobrych praktyk dotyczących możliwych środków związanych z transportem rowerowym, które mogłyby być wspierane za pośrednictwem Społecznego Funduszu Klimatycznego⁶⁹. Na przykład przez wspieranie władz lokalnych w usprawnianiu infrastruktury rowerowej i łączeniu dworców kolejowych z ośrodkami publicznymi, takimi jak szkoły i placówki opieki zdrowotnej (4,7 mln EUR z hiszpańskiego Ministerstwa Transportu na rzecz 10 małych gmin⁷⁰) lub przez zapewnienie zachęt finansowych do zakupu rowerów transportowych i przyczep dla przedsiębiorców i MŚP (do 4 000 EUR na rowery towarowe i 2 000 EUR na przyczepy w ramach regionalnych dotacji na rozwój gospodarczy z Regionu Stołecznego Brukseli (Belgia)⁷¹).

Na szczeblu lokalnym na podstawie wstępnej analizy 39 ocenionych przez miasta planów inwestycyjnych Ośrodek Stołeczny Misji na rzecz Klimatycznie Neutralnych i Inteligentnych Miast szacuje, że na inwestycje planowane w infrastrukturę rowerową i pieszą przeznaczono ponad 4 mld EUR.

⁶⁶ Finansowanie za pośrednictwem strategii rozwoju lokalnego objętych inicjatywą LEADER, strategii inteligentnych wsi oraz inwestycji w podstawowe usługi i infrastrukturę na obszarach wiejskich. LEADER finansuje strategie rozwoju lokalnego w całej Europie na obszarach wiejskich w ramach WPR z budżetem UE w wysokości 5 mld EUR na lata 2023–2027.

⁶⁷ [COM\(2021\) 345 final: Długoterminowa wizja dla obszarów wiejskich UE – W kierunku silniejszych, lepiej skomunikowanych, odpornych i zamożnych obszarów wiejskich do 2040 r.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2. SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY dotyczące wdrażania Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności: czynione postępy: https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_pl?filename=COM_2023_545_1_PL_0.pdf.

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>.

6. ROZDZIAŁ V: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Większe upowszechnienie ruchu rowerowego skutkuje zwróceniem większej uwagi na wyzwania związane z bezpieczeństwem, ponieważ rowerzyści nieproporcjonalnie bardziej odczuwają skutki wypadków drogowych, zwłaszcza na obszarach miejskich. Są oni jedyną w UE grupą użytkowników dróg, w przypadku której liczba ofiar śmiertelnych wzrosła w ciągu ostatniej dekady⁷². Według wstępnych danych liczbowych dotyczących ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE⁷³ tempo poprawy nadal jest powolne. Z dostępnych danych wynika, że rowerzyści stanowią 10 % wszystkich ofiar śmiertelnych. Na obszarach miejskich niechronieni użytkownicy dróg (piesi, rowerzyści i użytkownicy dwukołowych pojazdów silnikowych i urządzeń transportu osobistego) stanowią prawie 70 % wszystkich ofiar śmiertelnych. Wiele kolejnych osób doznaje poważnych obrażeń. Wiadomo również, że liczba wypadków drogowych bez skutku śmiertelnego z udziałem rowerzystów jest znacznie zaniżona. Ponieważ oficjalne statystyki drogowe często opierają się wyłącznie na danych przekazanych przez policję, wypadki, które nie zostały zgłoszone policji, często pozostają niewykryte, co oznacza, że duża liczba wypadków powodujących obrażenia lub szkody materialne nie jest zgłaszana.

Dalszy postęp w egzekwowaniu przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie osiągnięty dzięki modernizacji przepisów UE dotyczących praw jazdy⁷⁴, zgodnie z tymczasowym porozumieniem osiągniętym w marcu 2025 r. między Parlamentem Europejskim a Radą. Aby lepiej chronić niechronionych uczestników ruchu drogowego, w nowych przepisach dostosowano wymogi w zakresie szkoleń i badań i położono większy nacisk na bezpieczeństwo tych użytkowników dróg. Dyrektywa 2024/3237⁷⁵ przyczynia się również do poprawy bezpieczeństwa i ochrony rowerzystów przez zapewnienie, aby niebezpieczne wykroczenia drogowe, takie jak „niebezpieczne wyprzedzanie” i „ucieczka z miejsca wypadku”, były karane spójnie w całej UE, niezależnie od kraju, w którym doszło do wykroczenia lub przestępstwa. Co ważne, przegląd obejmuje również czyny zabronione związane z niewłaściwym korzystaniem ze ścieżek rowerowych. Ponadto w ramach programu prac kłaster 5 programu „Horyzont Europa” na 2025 r. opracowano specjalny temat badawczy, aby zapewnić dodatkową wiedzę i informacje na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego dla niechronionych użytkowników drogi. Koncentruje się on na bezpieczeństwie rowerzystów, pieszych i użytkowników urządzeń do mikromobilności⁷⁶.

W 2024 r. Komisja opublikowała badanie na temat potrzeby harmonizacji przepisów w celu wsparcia wzrostu mikromobilności i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w

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

⁷³ Statystyki dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego 2024 – Komisja Europejska: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_pl.

⁷⁴ Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3237 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/pol>).

⁷⁶ Rozpoczęcie: 16 września 2025 r. – Termin(y): 20 stycznia 2026 r.: temat [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Bezpieczeństwo rowerzystów, pieszych i użytkowników urządzeń do mikromobilności](#).

odniesieniu do urządzeń transportu osobistego⁷⁷. Celem badania było przeanalizowanie, czy opracowanie zharmonizowanego europejskiego rozporządzenia w sprawie urządzeń transportu osobistego byłoby wykonalne i pożądane. W badaniu przeanalizowano również ramy regulacyjne mające zastosowanie do rowerów elektrycznych oraz sposoby ich poprawy, aby wspierać szybkie (szybsze) wprowadzenie rowerów elektrycznych. W badaniu tym zasugerowano kilka wariantów regulacyjnych.

Grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej zgromadziła szereg uwag i studiów przypadków, w których przedstawiono przykłady wdrażania środków zwiększających świadomość i kampanii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ciekawe przykłady obejmują: (i) kompleksowy raport krajowy Francji⁷⁸ dotyczący pilnej kwestii przemocy motoryzacyjnej i współdzielenia przestrzeni publicznej przez różne kategorie użytkowników dróg, zawierający zalecenia oraz (ii) ogólnokrajowa maltańska kampania obejmująca wszystkie grupy wiekowe i szerokie grono zainteresowanych stron, prowadzona przez krajowy organ regulacyjny ds. transportu i angażująca studentów kierunków związanych ze sztuką twórczą⁷⁹. W Niemczech istnieje szerokie poparcie dla kampanii dotyczących bezpiecznego korzystania z rowerów ze wspomaganiem elektrycznym⁸⁰ oraz dla promowania „dni bezpieczeństwa ruchu drogowego” i bezpiecznej jazdy na rowerze⁸¹, w tym ukierunkowanych testów dla dzieci⁸² i szkoleń dla seniorów⁸³. Ponadto Portugalia opracowała krajowe ramy szkolenia rowerowego koncentrujące się na szkołach⁸⁴ i wyposażyla ponad 1 000 szkół w całym kraju w ponad 20 000 rowerów i 2 000 zestawów bezpieczeństwa.

Niektóre państwa członkowskie zaczęły podejmować działania w celu zwalczania kradzieży rowerów⁸⁵. Przykładem jest Francja, gdzie już w 2021 r. wprowadzono prawny obowiązek identyfikacji nowych rowerów. Do 2025 r. ponad 7 mln rowerów we Francji posiadało etykietę identyfikacyjną⁸⁶. W 2024 r. Belgia uruchomiła platformę Mybike⁸⁷, dobrowolną inicjatywę rządu federalnego i rządów regionalnych dotyczącą etykietowania rowerów w celu zapobiegania kradzieżom. Chociaż zgłoszono kilka innych krajowych lub lokalnych systemów etykietowania lub rejestracji, nie dokonano jeszcze kompleksowego przeglądu tej kwestii we wszystkich państwach członkowskich.

⁷⁷ „Study on the need for harmonised rules to support the growth of micro mobility and increase road safety for personal mobility devices” [Badanie dotyczące potrzeby wprowadzenia zharmonizowanych przepisów wspierających rozwój mikromobilności i zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego w odniesieniu do urządzeń transportu osobistego], sprawozdanie końcowe, 2024 r. <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](https://futuremobility.gov.mt/).

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 [Strategie rowerowe w Europie: Poczyniono postępy, ale należy przyspieszyć tempo – Europejska Federacja Rowerzystów](#).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

7. ROZDZIAŁ VI: WSPIERANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI MIEJSC PRACY I ROZWOJU ŚWIATOWEJ KLASY EUROPEJSKIEJ BRANŻY ROWEROWEJ

W sprawozdaniu z 2024 r. w sprawie ścieżki transformacji w kierunku unijnego ekosystemu przemysłowego mobilności⁸⁸ przeanalizowano mobilność jako kluczowy ekosystem przemysłowy. Oprócz sektora motoryzacyjnego, wodnego i kolejowego po raz pierwszy uwzględniono przemysł rowerowy. W sprawozdaniu podkreślono, w jaki sposób unijny rowerowy łańcuch wartości – produkcja, infrastruktura rowerowa, turystyka rowerowa, wynajem rowerów, logistyka rowerowa i inne usługi – zapewnia 1,3 mln miejsc pracy i wnosi wkład do PKB Unii Europejskiej w wysokości 21 mld EUR. Unijny łańcuch dostaw rowerów obejmuje ponad 1 000 małych i średnich przedsiębiorstw⁸⁹.

Komisja z zadowoleniem przyjęła zobowiązania zainteresowanych stron do: (i) zmniejszenia śladu środowiskowego i klimatycznego związanego z produkcją rowerów i rowerów elektrycznych; (ii) wyznaczania celów i wdrażania zrównoważonych praktyk oraz (iii) wspierania transportu rowerowego jako rentownego i zrównoważonego środka transportu. Władze krajowe, regionalne i lokalne zobowiązały się do inwestowania w parkingi dla rowerów i innych urządzeń transportu osobistego, a to tylko kilka przykładów. Przedsiębiorstwa zaproponowały wspieranie szkoleń zawodowych, wdrażanie środków służących przyciągnięciu nowych talentów i uruchomienie programów szkoleniowych dla kobiet w branży rowerowej.

Według zainteresowanych stron i jak pokazują dane branżowe⁹⁰ w 2022 r. sprzedano 20 mln rowerów, z czego 5,5 mln stanowiły rowery elektryczne, przy czym zmontowano w UE 15,3 mln sztuk, dla których 45–50 % wszystkich komponentów wyprodukowano w Europie.

Według sprawozdania Eurostatu z 2024 r.⁹¹ w UE w 2023 r. wyprodukowano 9,7 mln rowerów, co stanowi spadek o 24 % w porównaniu z 12,7 mln rowerów z 2022 r. Największym producentem rowerów w 2023 r. była Portugalia z wynikiem 1,8 mln sztuk, a następnie Rumunia (1,5 mln), Włochy (1,2 mln) i Polska (0,8 mln). Z danych wynika, że w latach 2022–2023 14 z 17 państw UE, które przekazały sprawozdanie, odnotowało spadek produkcji rowerów. Rosnące koszty produkcji, trwające zakłócenia w łańcuchu dostaw oraz niepewność gospodarcza wywarły znaczący wpływ na branżę. Wartość unijnego wywozu rowerów (zarówno elektrycznych, jak i nieelektrycznych) wyniosła w 2023 r. 1,03 mld EUR, co oznacza spadek o 10 % w porównaniu z 2022 r. Wartość przywozu wyniosła 1,98 mld EUR, co stanowi spadek o 21 % w porównaniu z 2022 r.⁹²

UE jest światowym liderem w dziedzinie współdzielenia rowerów i rozwoju usług związanych z transportem rowerowym (np. usług abonamentowych, napraw lub turystyki rowerowej). Zainteresowane strony nadal zgłaszają jednak poważne wyzwania związane z cenami (np. rowery i rowery elektryczne produkowane w państwach spoza UE mogą być o 30–70 % tańsze, częściowo ze względu na dotacje państwowe).

Unijne instrumenty ochrony handlu (tj. środki antydumpingowe, antysubsydyjne i przeciwdziałające obchodzeniu przepisów) pomagają chronić przemysł UE przed nieuczciwymi praktykami handlowymi i nieuczciwą konkurencją. Aby uzasadnić ekonomiczny wkład transportu rowerowego w zrównoważony transport, przeprowadzono

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

⁸⁹ [Sprawozdanie CONEBI z 2023 r. na temat przemysłu rowerowego i rynku rowerów \(BIMP\)](#).

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: Prognoza dotycząca rynku i przemysłu UE i Zjednoczonego Królestwa](#).

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).

badania koncentrujące się na konkretnych państwach członkowskich. Obejmują one badanie dotyczące gospodarki rowerowej w Belgii⁹³ oraz badanie oceniające obecny stan i tendencje w niderlandzkim sektorze rowerowym⁹⁴.

Cennym przykładem wsparcia branży na szczeblu krajowym jest Francja: w ramach programu „Francja 2030” ogłoszono zaproszenie do składania wniosków, które ma wspierać przemysł rowerowy w produkcji rowerów i powiązanego sprzętu w tym kraju⁹⁵. Francja utworzyła również inicjatywę „Filière vélo”⁹⁶. Inicjatywa ta, łącząca stowarzyszenia z podmiotami gospodarczymi, instytucjonalnymi i terytorialnymi, promuje wspólną wizję i działania służące rozwojowi różnych segmentów branży rowerowej we wszystkich regionach Francji.

8. ROZDZIAŁ VII: WSPIERANIE MULTIMODALNOŚCI I TURYSTYKI ROWEROWEJ

Multimodalność jest częścią zasad przewodnich zrównoważonej mobilności miejskiej. W deklaracji podkreślono kluczową rolę transportu rowerowego w ulepszaniu połączeń multimodalnych, w tym w kontekście turystyki, zwłaszcza w połączeniu z pociągami i autobusami, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich. W ostatnich latach w kilku inicjatywach ustawodawczych i politycznych poruszono kwestię promowania rozwiązań multimodalnych przez zintegrowanie transportu rowerowego z innymi rodzajami transportu. Zmienione rozporządzenie dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym⁹⁷ zawiera nowe i ulepszone przepisy dotyczące przewozu rowerów w pociągach. Przewidziano w nim również, że od czerwca 2025 r. procedury udzielania zamówień na nowe pociągi lub ich istotną modernizację muszą obejmować wymóg dotyczący zapewnienia co najmniej czterech miejsc na potrzeby przewozu rowerów zmontowanych (a nie tylko złożonych)⁹⁸. Państwa członkowskie mogą również zdecydować o ustaleniu liczby wyższej niż cztery jako minimalnej liczby dla niektórych rodzajów przewozów. Zasady te mają zastosowanie do wszystkich kolejowych usług pasażerskich w UE⁹⁹.

W ramach realizacji ścieżki transformacji dla turystyki¹⁰⁰ kładzie się wyraźny nacisk na zrównoważoną mobilność, w tym transport rowerowy. W najnowszym sprawozdaniu podsumowującym przedstawiono wymierne postępy we wdrażaniu: szereg zobowiązań podjętych przez zainteresowane strony oraz władze regionalne i lokalne dotyczy środków związanych z transportem rowerowym, takich jak np. rozwijanie i ulepszanie przez administrację regionalną i lokalną infrastruktury rowerowej i stacji ładowania, a także wyznaczania przez organizacje pozarządowe konkretnych celów zwiększenia aktywnej i

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

⁹⁴ Międzynarodowy potencjał zarobkowy niderlandzkiego sektora rowerowego: [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 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (przekształcenie) (Dz.U. L 172 z 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Przedsiębiorstwa kolejowe mogą ustalić inną liczbę w swoich planach dotyczących przewozu rowerów. W przypadku gdy przedsiębiorstwa kolejowe zdecydują się opracować takie plany, powinny skonsultować się ze społeczeństwem.

⁹⁹ Państwa członkowskie mogą jednak podjąć decyzję o zwolnieniu miejskich i podmiejskich kolejowych przewozów pasażerskich z tych szczególnych przepisów dotyczących przewozu rowerów w pociągach. Jedynie 6 państw członkowskich zgłosiło Komisji pełne (AT, HU, PT, RO, SK) lub częściowe (FR) zwolnienia z tych przepisów w odniesieniu do przedmiotowych usług: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_pl.

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

zrównoważonej mobilności, w szczególności turystyki rowerowej¹⁰¹. Obecnie trwają prace nad strategią UE na rzecz zrównoważonej turystyki, która ma zostać opublikowana w 2026 r.: jej celem jest ukształtowanie konkurencyjnego, zrównoważonego i sprzyjającego włączeniu społecznemu modelu turystyki, a jednym z kluczowych obszarów zainteresowania będzie zrównoważona mobilność.

Na szczeblu krajowym grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej mogła prześledzić inspirujące przykłady połączeń multimodalnych i turystyki rowerowej. Czeskie partnerstwo na rzecz mobilności miejskiej wraz z czeskim Ministerstwem Transportu wdraża dwutorowe podejście do wspierania multimodalności i turystyki rowerowej. W ramach projektu „Danube Active2&Public Transport” (A2PT)¹⁰² w regionie Dunaju trwają prace nad zwiększeniem synergii między transportem rowerowym a transportem publicznym w całym regionie. Odbywa się to przez poprawę infrastruktury do przewozu rowerów w autobusach i pociągach, modernizację bezpiecznych parkingów w węzłach transportowych i wspieranie internetowego portalu map tras rowerowych, który pomaga połączyć gminy w bezpieczną sieć tras transportowych odpowiednich dla rowerzystów do celów dojazdu do pracy, edukacji, rekreacji lub turystyki. Hiszpańskie Ministerstwo Transportu i Zrównoważonej Mobilności przeznaczyło niedawno 10 mln EUR dla gmin w celu wdrożenia nowych i rozbudowy istniejących publicznych systemów współdzielenia rowerów¹⁰³. We Francji zainteresowane strony opracowały krajową strategię na rzecz turystyki rowerowej¹⁰⁴. W Niemczech, w ramach specjalnego programu finansowania, rząd federalny wspiera różne działania łączące transport publiczny z transportem rowerowym w całym kraju. Obejmuje to bezpieczne parkingi dla rowerów prywatnych przy centralnych stacjach i przystankach transportu publicznego¹⁰⁵.

9. ROZDZIAŁ VIII: USPRAWNIENIE SYSTEMU GROMADZENIA DANYCH NA TEMAT TRANSPORTU ROWEROWEGO

Obecny brak ogólnounijnych danych na temat transportu rowerowego w połączeniu z brakiem zharmonizowanego gromadzenia danych i metod monitorowania postępów powoduje znaczną lukę w wiedzy.

Celem finansowanego przez UE badania na temat obecnego stanu i możliwego rozwoju infrastruktury rowerowej w Unii Europejskiej (badanie „Cycling Counts”) jest ustanowienie **ogólnounijnego poziomu odniesienia dla infrastruktury rowerowej**. Określono w nim metodykę gromadzenia danych na temat transportu rowerowego i monitorowania postępów w czterech wymiarach: sieć rowerowa, korzystanie z rowerów, bezpieczeństwo rowerzystów i usługi związane z rowerami. Jak dotąd wstępne wyniki umożliwiły odnotowanie ponad **900 000 km ścieżek rowerowych i pasów rowerowych** na szczeblu UE¹⁰⁶. Badanie wydaje się również potwierdzać duże zróżnicowanie między zidentyfikowanymi krajowymi, regionalnymi i lokalnymi zbiorami danych pod względem zasięgu geograficznego i parametrów jakości infrastruktury. Dane dotyczące ruchu rowerowego na szczeblu krajowym,

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

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

¹⁰³ Art. 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](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-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 Główne wyniki na szczeblu UE: 303 346 km dróg dla rowerów, 30 080 km pasów ruchu dla rowerów i 581 021 km pasów ruchu mieszanego przyjaznych dla rowerzystów; całkowita długość sieci: 914 447 km.

regionalnym i lokalnym są fragmentaryczne. Wpływa to na jakość danych i ma znaczący wpływ na interoperacyjność i użyteczność danych na różnych platformach. W ustaleniach podkreślono potrzebę znormalizowanych praktyk w zakresie metadanych w celu ułatwienia integracji i harmonizacji danych, a ostatecznie potrzebę zapewnienia kompleksowej i spójnej użyteczności zbioru danych w całej UE. Z drugiej strony w badaniu wskazano wysiłki na rzecz ustanowienia krajowych norm, platform i zbiorów danych dotyczących infrastruktury rowerowej w 18 z 27 państw członkowskich. Oznacza to, że potrzebne jest stworzenie wytycznych, ustanowienie współpracy i zapewnienie harmonizacji również na szczeblu UE.

Prace te w dużej mierze opierają się na wykorzystaniu i stanowią część bieżących wysiłków Eurostatu na rzecz poprawy statystyk i gromadzenia danych dotyczących transportu rowerowego, a także na rzecz opracowania lepszych definicji i wskaźników mających znaczenie dla tego rodzaju transportu. W 2024 r. Eurostat rozpoczął przegląd wspólnego kwestionariusza i słownika statystyk transportu we współpracy z Europejską Komisją Gospodarczą ONZ (EKG ONZ) i Międzynarodowym Forum Transportu. W pracach uwzględniono kwestie takie jak gromadzenie statystyk dotyczących aktywnej i współdzielonej mobilności, sposób zdefiniowania tego, co stanowi „infrastrukturę rowerową”, oraz sposób uzyskiwania porównywalnych danych dotyczących transportu rowerowego. Wspólny kwestionariusz jest obecnie aktualizowany w celu uwzględnienia zmiennych dotyczących różnych rodzajów infrastruktury rowerowej, jakie mają być gromadzone od 2026 r. Obecnie przyjmuje się również zaktualizowane definicje różnych rodzajów infrastruktury rowerowej, które zostaną opublikowane do końca 2025 r. w szóstym wydaniu słownika statystyk transportu.

Oczekuje się, że dane dotyczące transportu rowerowego staną się bardziej dostępne dzięki wdrożeniu rozporządzenia delegowanego w sprawie usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych¹⁰⁷ oraz przyszłego rozporządzenia wykonawczego w sprawie wskaźników mobilności w miastach na podstawie rozporządzenia w sprawie TEN-T. Rozporządzenie delegowane w sprawie usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych obejmuje obowiązek udostępniania informacji na temat wszystkich rodzajów przewozu regularnego, transportu na żądanie i transportu osobistego za pośrednictwem krajowych punktów dostępu¹⁰⁸. Obowiązek ten ma zastosowanie do danych, które już istnieją w formacie cyfrowym, w tym do niektórych danych dotyczących transportu rowerowego. Komisja wspiera wysiłki na rzecz poprawy dostępności danych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu w kontekście projektu NAPCORE¹⁰⁹ współfinansowanego z instrumentu „Łącząc Europę”. Wśród kilku tematów NAPCORE zajmuje się danymi dotyczącymi parkingów rowerowych, danymi dotyczącymi transportu rowerowego w czasie rzeczywistym oraz danymi dotyczącymi infrastruktury rowerowej.

Środki dotyczące infrastruktury rowerowej i planowania mobilności w ramach rocznego programu prac Unii w zakresie normalizacji europejskiej na 2025 r. (AUWP)¹¹⁰ obejmują w szczególności opracowanie norm europejskich dotyczących sieci rowerowej w celu wsparcia

¹⁰⁷ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2024/490 z dnia 29 listopada 2023 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz.U. 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_pl.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Roczny program prac Unii w zakresie normalizacji europejskiej na 2025 r. (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

planowania tras w czasie rzeczywistym. Środki takie służą również optymalizacji infrastruktury rowerowej i usprawnianiu zarządzania ruchem dzięki standaryzacji danych dotyczących sieci rowerowych, parkingów rowerowych i zachowań rowerzystów.

Grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej zidentyfikowała różne rodzaje środków krajowych, które przyczyniają się do zrozumienia tendencji w zakresie transportu rowerowego, infrastruktury rowerowej i zachowań użytkowników, w tym nowe zbiory danych, badania i narzędzia służące systematycznej poprawie gromadzenia i analizy danych. Na przykład Szwedzka Administracja Transportu (Trafikverket) opublikowała sprawozdanie¹¹¹ zestawiające istniejące dane krajowe na temat rozwoju sytuacji w dziedzinie transportu rowerowego w ostatnich latach. Dzięki temu uzyskano jaśniejszy obraz tendencji w zakresie upowszechniania jazdy na rowerze oraz dostępności infrastruktury i bezpieczeństwa, który jest przydatny w opartym na dowodach kształtowaniu polityki na szczeblu krajowym. Użyteczne informacje uzyskano również w ramach projektów koncentrujących się na inteligentnym transporcie rowerowym: MegaBITS¹¹² i MERIDIAN¹¹³. W ramach tych projektów opracowano europejski plan działania na rzecz inteligentnego transportu rowerowego¹¹⁴, w którym przedstawiono opartą na danych strategię włączenia narzędzi cyfrowych do infrastruktury rowerowej i polityki w całej UE.

10. WNIOSKI

Europejska deklaracja w sprawie transportu rowerowego stanowi kluczowy krok na drodze do uznania jego roli w polityce transportowej UE. Chociaż wielu inicjatyw i przykładów opisanych w niniejszym sprawozdaniu nie można jednoznacznie zidentyfikować jako bezpośredniego wyniku deklaracji, liczba i różnorodność środków świadczy o rosnącej dynamice i większym dostrzeżeniu pozytywnych skutków związanych z polityką i środkami na rzecz transportu rowerowego.

Chociaż jest jeszcze za wcześnie na ocenę długoterminowego wpływu deklaracji, już teraz można zauważyć obiecujące tendencje. Dzięki dalszemu monitorowaniu na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym kontynuacja wdrażania zasad określonych w deklaracji prawdopodobnie przyniesie jeszcze bardziej pozytywne rezultaty w przyszłości. Umożliwi to szybkie przejście na mobilność, która będzie bardziej zrównoważona, dostępna i przystępna cenowo, a także bezpieczniejsza i zdrowsza, co oznacza wysoką wartość dodaną dla UE i jej gospodarki.

Powszechnie docenia się utworzenie specjalnych platform wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi, za pośrednictwem niedawno utworzonych krajowych punktów kontaktowych ds. transportu rowerowego, jak również z zainteresowanymi stronami za pośrednictwem grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej. Takie inicjatywy będą prawdopodobnie skutkować owocną współpracą.

Postępy w realizacji zobowiązań określonych w każdym z ośmiu rozdziałów deklaracji są nierównomierne. Bardziej zaawansowany etap realizacji działań osiągnięto w odniesieniu do polityki, infrastruktury i inwestycji w dziedzinie transportu rowerowego. Wynika to z ich

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.

długoterminowego charakteru, dobrych praktyk stosowanych już w kilku państwach członkowskich oraz zdobytego dotychczas doświadczenia.

Należy jednak zrobić więcej.

Wprawdzie większość państw członkowskich wdrożyła strategie polityczne i środki na rzecz transportu rowerowego, jednak pozostałe państwa członkowskie wzywa się do pójścia za tym przykładem. Ponadto apeluje się do nich o pełne wykorzystanie dostępnych możliwości finansowania unijnego, takich jak Społeczny Fundusz Klimatyczny.

Należy zwrócić uwagę na wymagające poprawy następujące obszary infrastruktury rowerowej w UE: (i) infrastruktura logistyczna dla rowerów (np. mikrowęzły), (ii) bezpieczne rozwiązania związane z parkowaniem rowerów, (iii) infrastruktura ładowania w budynkach, (iv) infrastruktura do transportu rowerów w pociągach oraz (v) ogólne bezpieczeństwo infrastruktury rowerowej. Wzmocnione środki bezpieczeństwa, takie jak projektowanie infrastruktury i ściślejsze egzekwowanie przepisów, mają w istocie kluczowe znaczenie dla radykalnego zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych i urazów wśród rowerzystów. Ponadto przy projektowaniu infrastruktury rowerowej należy również uwzględnić dostosowanie infrastruktury rowerowej do zmiany klimatu.

Opracowanie przeglądu środków przeciwdziałania kradzieży rowerów w UE byłoby pierwszym krokiem umożliwiającym głębsze zrozumienie przedmiotowych kwestii oraz dokonanie oceny, czy podjęcie wspólnego działania koordynowanego na szczeblu UE zapewni wartość dodaną.

Bardziej kompleksowe i systematyczne praktyki gromadzenia i monitorowania danych, przy zorganizowanym udziale organów publicznych, zainteresowanych stron i przemysłu, są niezbędne do stałej regularnej oceny postępów. Ponadto kluczowe znaczenie będzie miało dostarczanie danych dotyczących transportu rowerowego zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu delegowanym 2024/490 w sprawie MMTIS. Jednocześnie zasadnicze znaczenie dla monitorowania rozwoju infrastruktury rowerowej w Europie będzie miało wykorzystanie wyników badania „Cycling Counts”.

I wreszcie, aby znacznie przyspieszyć postępy, należy również zwrócić większą uwagę na kwestie takie jak inkluzywność i relacje z przemysłem.