

V Bruseli 13. októbra 2025
(OR. en)

13881/25

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

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	30. septembra 2025
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2025) 566 final
Predmet:	SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU o pokroku pri vykonávaní Európskeho vyhlásenia o cyklistickej doprave

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 566 final.

Príloha: COM(2025) 566 final



V Bruseli 30. 9. 2025
COM(2025) 566 final

SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

o pokroku pri vykonávaní Európskeho vyhlásenia o cyklistickej doprave

1. ÚVOD

Európske vyhlásenie o cyklistickej doprave¹ je spoločné politické vyhlásenie, ktoré 3. apríla 2024 podpísali Európsky parlament, Rada a Európska komisia. Ide o prvý dokument, ktorým sa cyklistická doprava uznáva ako jedna z najudržateľnejších, najprístupnejších a najinkluzívnejších, najlacnejších a najzdravších foriem dopravy a rekreácie s vysokou pridanou hodnotou pre EÚ a naše hospodárstvo.

Doprava má kľúčový význam pre sociálne začlenenie a hospodársky rozvoj, vytváranie pracovných miest a podporu prístupu k základným službám. Stále však predstavuje významný zdroj emisií skleníkových plynov a znečistenia. Cieľom tohto vyhlásenia je naplno využiť potenciál cyklistickej dopravy v EÚ a pomôcť tak riešiť tieto výzvy.

Vo vyhlásení sa stanovuje smerovanie pre existujúce a budúce politiky a iniciatívy týkajúce sa cyklistickej dopravy.

Uvádza sa v ňom osem zásad a 36 politických záväzkov, ktoré sa majú prijať na úrovni EÚ, na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni s cieľom usmerniť budúci vývoj politiky a jednotné vykonávanie opatrení. Hoci vyhlásenie nie je právne záväzné, má značný politický význam, pretože sa v ňom uznáva, že presadzovanie a vykonávanie jeho zásad je spoločným záväzkom a zodpovednosťou EÚ a jej členských štátov.

V tejto správe o pokroku sa za každú kapitolu vyhlásenia uvádza široký prehľad opatrení prijatých v rámci politík v oblasti cyklistickej dopravy, opatrení a iniciatív na európskej, vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, ktoré pomáhajú vykonávať zásady vyhlásenia. V správe sa uvádzajú príklady pokroku dosiahnutého v tejto oblasti a opisujú sa možné spôsoby podpory cyklistickej dopravy s cieľom zvýšiť a uľahčiť jej ďalšie využívanie.

2. KAPITOLA I: ROZVOJ A POSILNENIE POLITÍK V OBLASTI CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Na úrovni EÚ Európska komisia v bezprostrednej nadväznosti na Európske vyhlásenie o cyklistickej doprave vyzvala členské štáty, aby určili svoje národné kontaktné miesta pre cyklistickú dopravu. V rámci tejto novej špecializovanej siete sa diskutuje o spoločných výzvach, vymieňajú sa osvedčené postupy a vykonávacie opatrenia a monitoruje sa pokrok na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni. Sieť zahŕňa národné kontaktné miesta z 26 členských štátov² a bola oficiálne zriadená ako súčasť expertnej skupiny pre mestskú mobilitu (ďalej len „skupina EGUM“)³. S cieľom zabezpečiť inkluzívny prístup a aktívne zapojenie širšieho okruhu zainteresovaných strán vrátane združení miest a regiónov a zástupcov odvetvia bola navyše v rámci skupiny EGUM vytvorená osobitná podskupina na monitorovanie vykonávania vyhlásenia.

Skupina EGUM identifikovala a sledovala viac ako 20 vnútroštátnych opatrení vrátane nových alebo nedávno aktualizovaných stratégií, plánov, vyhlásení a vývoja politiky v oblasti cyklistickej dopravy⁴. Niektoré z týchto opatrení boli prijaté ako priamy dôsledok vyhlásenia. Národnú stratégiu pre cyklistickú dopravu alebo podobný plán doteraz zaviedlo 14 členských štátov EÚ⁵. Viaceré krajiny pracujú na príprave nových politických plánov a na aktualizácii

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

² V čase vypracovania správy o pokroku Taliansko ešte neurčilo národné kontaktné miesto pre cyklistickú dopravu.

³ E03863 zriadené rozhodnutím Komisie [C(2022) 5320].

⁴ Príspevok skupiny EGUM k správe o pokroku: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=sk.

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

alebo realizácii existujúcich plánov. Významný krok vpred urobila napríklad Litva tým, že prijala svoju vôbec prvú národnú stratégiu pre cyklistickú dopravu⁶. Zaviedla aj nový právny predpis o plánovaní a projektovaní cyklistickej infraštruktúry⁷, ktorým sa stanovujú vnútroštátne normy na zabezpečenie bezpečných, dostupných a kvalitných cyklistických zariadení.

Vo vyhlásení sa takisto vyzvali mestské orgány, aby prijali opatrenia.

Napríklad mesto Parma (Taliansko) predstavilo záväzný prísľub týkajúci sa vykonávania Európskeho vyhlásenia o cyklistickej doprave⁸, v ktorom sa zameriava na rozvoj a zlepšovanie cyklistickej infraštruktúry, propagáciu cyklistiky ako preferovanej formy každodennej dopravy a podporu podnikov a služieb súvisiacich s cyklistickou dopravou.

Metropolitná oblasť Barcelona (Španielsko) medzitým oficiálne schválila Európske vyhlásenie o cyklistickej doprave na plenárnom zasadnutí mestskej rady⁹. Úsilie o dosiahnutie klimatickej neutrality sa sústredilo na i) rozvoj existujúcej cyklistickej infraštruktúry; ii) rozmiestnenie a optimalizáciu zabezpečených parkovacích zariadení pre bicykle; iii) podporu metropolitného verejného zdieľania bicyklov a iv) organizovanie odbornej prípravy a vzdelávacích aktivít.

Viaceré mestá v EÚ zároveň vykazujú pokrok a prejavujú silné odhodlanie rozvíjať, prispôbovať a posilňovať politiky a stratégie v oblasti cyklistickej dopravy, aby dosiahli svoje ambiciózne ciele týkajúce sa klimatickej neutrality. K týmto cieľom sa zaviazali prostredníctvom svojich zmlúv o klíme v meste¹⁰ ako súčasť misie 100 klimaticky neutrálnych a inteligentných miest¹¹. Napríklad Dráždany (Nemecko) chcú do roku 2035 zvýšiť podiel cyklistickej dopravy na 75 %, Aarhus (Dánsko) chce do roku 2030 zvýšiť tento podiel na 50 % a Gävle sa chce do roku 2025 stať jedným z najlepších cyklistických miest vo Švédsku a do tohto obdobia zdvojnásobiť počet ciest na bicykli v porovnaní s rokom 2018.

Ak sa pozrieme za hranice EÚ, prijatie Vyhlásenia EÚ o cyklistickej doprave inšpirovalo podobné iniciatívy, ako je „Vyhlásenie o ekologickej mobilite zmluvných strán a pozorovateľských účastníkov z juhovýchodnej Európy: spoločný postup smerom k zelenej mobilite“ na samite o zelenej mobilite, ktorý organizovalo Dopravné spoločenstvo¹² 6. a 7. júna 2024 v Sarajeve (Bosna a Hercegovina)¹³.

Medzitým niekoľko ďalších opatrení na úrovni EÚ/vnútroštátnej/miestnej úrovni podporuje rozvoj/rozšírenie cyklistickej dopravy v EÚ.

Plány udržateľnej mestskej mobility (ďalej len „SUMP“)

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

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

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

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

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

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

¹² Dopravné spoločenstvo je medzinárodná organizácia v oblasti mobility a dopravy. Má 36 účastníkov, medzi ktorých patria členské štáty Európskej únie zastúpené Európskou komisiou, šesť juhovýchodoeurópskych zmluvných strán (Albánska republika, Bosna a Hercegovina, Čierna Hora, Kosovo*, Republika Severné Macedónsko a Srbská republika) a traja pozorovatelia (Gruzínsko, Moldavská republika a Ukrajina). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(Príloha II – Záväzok pre ekologickejšiu budúcnosť – Vyhlásenie o cyklistickej doprave ako udržateľnom druhu dopravy)].

V nariadení (EÚ) 2024/1679¹⁴, ktoré predstavuje ďalší kľúčový míľnik na úrovni EÚ, sa zavádza zákonná požiadavka, aby 431 mestských oblastí prijalo do roku 2025 plány udržateľnej mestskej mobility. Takisto sa v ňom nariaďuje, aby sa do roku 2030 vytvorili multimodálne uzly osobnej dopravy s cieľom uľahčiť spojenia na prvom a poslednom kilometri vrátane prístupu k verejnej doprave a infraštruktúre aktívnej mobility. Nariadenie obsahuje požiadavky na zabezpečenie kontinuity a dostupnosti ciest pre cyklistov pri budovaní alebo modernizácii infraštruktúry a na vybudovanie parkovísk pre bicykle v blízkosti železničných staníc s cieľom podporiť aktívne spôsoby dopravy.

Aktualizovaná verzia usmernenia z roku 2019 o tom, ako podporovať a povzbudzovať cyklistickú dopravu ako súčasť SUMP bude vydaná koncom roka 2025 a bude zahŕňať najnovšie poznatky a osvedčené postupy s cieľom pomôcť mestám zlepšiť ich cyklistickú infraštruktúru, politiky a propagačné aktivity.

Mnohé mestá zahrnuli do svojich plánov udržateľnej mestskej mobility opatrenia, ktoré uprednostňujú cyklistickú dopravu. Napríklad Münster (Nemecko) sa zameriava na budovanie kvalitných ulíc s prednosťou pre cyklistov a modernizáciu cyklistickej siete, zatiaľ čo Barcelona (Španielsko) vypracovala *program pre bicykle a vozidlá osobnej mobility* v rámci svojho plánu mestskej mobility z roku 2024, ktorý je zameraný na rozsiahle zlepšenia siete a zvýšenie bezpečnosti cyklistickej infraštruktúry. V Bologni (Taliansko) slúžilo plánovanie mobility vôbec po prvýkrát ako východisko na vypracovanie Metropolitného územného plánu¹⁵. Tento plán pomáha 55 obciam v metropolitnej oblasti zosúladiť ich politiky územného plánovania a stratégie mobility. To sa dosahuje integráciou základných operačných nástrojov a hlavných odvetvových stratégií, ako je napríklad Metropolitný cyklistický plán. Vilnius získal titul Zelené hlavné mesto Európy¹⁶ na rok 2025 ako líder v zelenej transformácii mesta, a to aj v súvislosti s opatreniami v oblasti cyklistickej dopravy v súlade s jeho SUMP, ako je neustály rozvoj cyklotrás a nový štandard infraštruktúry ulíc, v rámci ktorého sa uprednostňuje aktívna mobilita.

Modely mobility

Na základe komplexnej analýzy vykonanej vo všetkých členských štátoch EÚ v roku 2021, ktorej prvý súbor výsledkov bol uvedený v roku 2022 v Štúdii o nových modeloch mobility v európskych mestách¹⁷, sa v prebiehajúcej štúdii EÚ aktuálne rozširuje analýza údajov s cieľom lepšie pochopiť vplyv sociodemografických charakteristík na správanie cestujúcich. Štúdia sa zaoberá cyklistickou dopravou ako jedným z viacerých skúmaných druhov dopravy. Jej výsledky by mali poskytnúť ďalšie poznatky o využívaní cyklistickej dopravy a o možnom budúcom vývoji. Z predbežnej analýzy vyplýva, že podiel cyklistickej dopravy zostáva na vnútroštátnej úrovni relatívne konštantný.

Riadenie mobility

V rámci každoročne udeľovanej ceny MOBILITYACTION¹⁸ sa oceňujú vynikajúce výsledky podnikov, inštitúcií, organizácií občianskej spoločnosti, občianskych iniciatív a obcí v oblasti riadenia mobility. V posledných dvoch ročníkoch kampane mnohí finalisti spustili veľmi

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ 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_en.

¹⁷ [Štúdia o nových modeloch mobility v európskych mestách – Úrad pre vydávanie publikácií EÚ; Štúdia o nových modeloch mobility: poznatky o mobilite cestujúcich a mestskej logistike – Európska komisia.](#)

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

vplyvné iniciatívy na podporu cyklistickej dopravy. Príkladom sú interaktívne online platformy, ktoré nabádajú študentov, aby jazdili na bicykli alebo chodili pešo, služby údržby bicyklov na pracovisku a súťaže v dochádzaní do školy na bicykli.

Mnohé mestá navyše podporujú aktivity v oblasti riadenia mobility. Budapešť (Maďarsko) vyniká svojím plánom mobility na pracovisku, ktorým sa nabádajú podniky, aby sa aktívne podieľali na zmene návykov svojich zamestnancov pri dochádzaní do práce v prospech udržateľnejších alternatív dopravy. Budapešťiansky plán zahŕňa iniciatívy ako „Cyklobus“ a „Do práce na bicykli“, ktoré podporujú cyklistickú dopravu prostredníctvom organizovaných skupinových jazd a kampaní na pracovisku.

V správe Európskej cyklistickej federácie (ďalej len „ECF“) sa poukazuje na to, že prenájom firemných bicyklov ako súčasť systémov riadenia mobility, ktorého priekopníkom je Nemecko, vyústil do aktívneho vozového parku zahŕňajúceho 2,1 milióna prenajatých bicyklov do konca roka 2024, pričom priemerná ročná miera rastu od roku 2019 je 30 %¹⁹.

S cieľom ďalej skúmať, analyzovať a hodnotiť účinnosť systémov riadenia mobility, ktoré majú vplyv na zmenu správania smerom k aktívnej mobilite, Komisia v roku 2024 vyhlásila osobitnú výzvu, v rámci ktorej môže vybraný projekt získať 5 miliónov EUR²⁰.

Podpora cyklistickej dopravy ako zdravého spôsobu dopravy alebo rekreácie

V rámci výročných ocenení Európske hlavné zelené mesto a Európsky zelený list²¹ sa oceňujú mestá, ktoré preukazujú výnimočné odhodlanie v oblasti environmentálnej udržateľnosti v kľúčových oblastiach, ako je kvalita ovzdušia, znižovanie hluku a zmierňovanie klimatických zmien a prispôbovanie sa týmto zmenám. Dôležitou súčasťou tohto uznania je podpora a realizovanie riešení týkajúcich sa udržateľnej mestskej mobility, ako sú napríklad opatrenia v oblasti cyklistickej dopravy. V súlade s podporou cyklistickej dopravy je podobne aj Dohoda o zelených mestách²², iniciatíva EÚ zameraná na zlepšenie správy v oblasti životného prostredia v mestách v celej Európe, pretože sa ňou podporujú mestá s cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia, znižovať znečistenie hlukom a rozširovať zelené plochy, čím sa podporí aktívna a udržateľná mobilita.

Ročník 2024 podujatia Európsky týždeň mobility²³ bol prostredníctvom informačných a propagačných kampaní venovaný téme „Spoločný verejný priestor“. Do kampane sa zapojilo viac ako 2 700 miest z viac ako 45 krajín sveta²⁴. Bezpečná cyklistická infraštruktúra a osvedčené postupy boli takisto ústredným bodom výmenného programu EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky²⁵.

Iniciatíva CIVITAS zorganizovala výmenné fórum politikov²⁶ o vykonávaní vyhlásenia, pričom zdôraznila význam spolupráce na všetkých úrovniach.

Na vnútroštátnej úrovni identifikovala skupina EGUM niekoľko informačných kampaní, verejných konzultácií a odbornej prípravy pre odborníkov a ďalšie špecifické formy

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: Mobility Management Plans and Behavioural Change, CSA 5M, Opening: (Plány riadenia mobility a zmena správania, CSA 5M, otvorenie: 17. 9. 2024 Termín(y): 16. januára 2025.

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

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en?prefLang=sk.

²³ Každoročná hlavná kampaň Európskej komisie o udržateľnej mobilite, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ EURÓPSKY TÝŽDEŇ MOBILITY | Zúčastnené mestá a obce.

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

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

zapojenia²⁷. Napríklad v Česku sa začala kampaň zameraná na opatrenia na spomalenie dopravy v mestách a regiónoch vrátane podpory cyklistickej dopravy²⁸. Vo Francúzsku má Centrum pre štúdie a expertízu v oblasti rizík, životného prostredia, mobility a mestského plánovania (CEREMA) otvorenú platformu spolupráce na výmenu osvedčených postupov, výziev a poznatkov, v rámci ktorej existuje špeciálna skupina venovaná cyklistickej doprave²⁹. Platforma je voľne dostupná pre miestne orgány, vládne služby, združenia, akademické inštitúcie, mimovládne organizácie a občiansku spoločnosť. Je to miesto na výmenu a šírenie noviniek a na zdieľanie spätnej väzby a zdrojov o všetkých témach súvisiacich s cyklistickou dopravou (služby, odborná príprava, komunikácia, riadenie mobility, rozvoj atď.).

Na regionálnej úrovni poskytol Bádensko-Württemberský inštitút pre zdravú mobilitu (Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität) pokročilú odbornú prípravu pre plánovačov v oblasti dopravy pre chodcov a cyklistov s cieľom pomôcť im pri zdokonaľovaní ich zručností a podpore plánovania dopravy, ktorá je priateľská k cyklistom a orientovaná na bicykle³⁰.

Mestá ako Ioannina (Grécko), Padova (Taliansko) a Vroclav (Poľsko) poskytujú príklady zapojenia verejnosti prostredníctvom seminárov, komunikačných kampaní a miestnych akčných programov. Tie pomáhajú formovať a schvaľovať opatrenia a projekty týkajúce sa cyklistickej dopravy na úrovni obcí.

Pokiaľ ide o propagáciu, výmenu poznatkov, osvedčených postupov a odbornú prípravu, cenné iniciatívy sa uskutočňujú aj na medzinárodnej úrovni. Konkrétne Holandsko spolu s Belgickom a Luxemburskom iniciovalo v roku 2023 program budovania kapacít „ACTIVE“³¹. Ide o alianciu zainteresovaných strán v oblasti aktívnej mobility, ktorej cieľom je do 10 rokov vyškoliť 10 000 odborníkov na aktívnu mobilitu na globálnom Juhu, v krajinách s nízkymi a strednými príjmami.

3. KAPITOLA II: PODPORA INKLUZÍVNEJ, CENOVO DOSTUPNEJ A ZDRAVEJ MOBILITY

Väčšina aktivít na úrovni EÚ sa sústreďuje na zvyšovanie informovanosti o zdravotných prínosoch cyklistickej dopravy a na znižovanie znečistenia ovzdušia a hluku.

Opatrenia na podporu cyklistickej dopravy prispievajú k prevencii neprenosných ochorení a môžu znížiť celkové riziko úmrtnosti o 10 %³². V rámci iniciatívy EÚ v oblasti neprenosných ochorení – „Spoločne zdravšie“³³ Komisia podporuje členské štáty v opatreniach na podporu zdravia a prevenciu chorôb. Prostredníctvom programu EU4Health³⁴ Komisia podporuje spoluprácu („spoločné akcie“) medzi členskými štátmi a projekty vedené zainteresovanými stranami na podporu fyzickej aktivity vrátane cyklistickej dopravy. Príkladom je spoločná akcia PreventNCD³⁵ podporená sumou 76 miliónov EUR, s osobitným pracovným balíkom o zdravom životnom prostredí, ktorého cieľom je realizovať a vyhodnotiť intervencie týkajúce

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=sk.

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>.

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

³² [*Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity*](#) (Podpora cyklistiky môže zachrániť životy a zlepšiť zdravie v celej Európe prostredníctvom zlepšenia kvality ovzdušia a zvýšenia fyzickej aktivity).

³³ „Spoločne zdravšie“ – Iniciatíva EÚ v oblasti neprenosných ochorení – Európska komisia.

³⁴ Program EU4Health 2021 – 2027: vízia zdravšej Európskej únie – Európska komisia.

³⁵ JA PreventNCD – Zníženie zaťaženia rakovinou a neprenosnými chorobami v Európe prostredníctvom koordinovaných stratégií v oblasti determinantov zdravia. Zameranie na účinné politiky, spoločenské a osobné rizikové faktory.

sa kľúčových determinantov zdravia vrátane činností týkajúcich sa prostredia bez áut a fyzickej aktivity alebo mestského prostredia. Komisia podporuje identifikáciu a zhromažďovanie osvedčených a sľubných postupov prostredníctvom portálu EÚ s najlepšimi postupmi v oblasti verejného zdravia³⁶, kde sú k dispozícii praktické postupy založené na dôkazoch, ktorými sa možno inšpirovať a prípadne ich preniesť.

Priamym dôsledkom prijatia vyhlásenia bola osobitná výzva na predkladanie návrhov v hodnote 12 miliónov EUR v rámci misií pracovného programu Horizont Európa 2025 (spoločne podporovaná misiou proti rakovine a misiou 100 klimaticky neutrálnych a inteligentných miest) na účely ďalšieho zvýšenia využívania cyklistickej dopravy s cieľom získať zdravotné prínosy a zvýšiť aktívnu mobilitu v mestách EÚ³⁷.

EÚ má dlhodobý politický rámec, ktorým sa upravuje kvalita ovzdušia a úroveň hluku v životnom prostredí a ktorého cieľom je chrániť jej obyvateľov³⁸. V nedávnej revízii smernice o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe³⁹ sa cyklistická doprava a chôdza uvádzajú medzi opatreniami na zníženie znečistenia ovzdušia, ktoré sa majú zahrnúť do plánov kvality ovzdušia s cieľom podporiť prechod na aktívnu mobilitu a menej znečisťujúce formy dopravy. V najnovších údajoch zo správy o monitorovaní a výhlade v oblasti nulového znečistenia z roku 2025⁴⁰ a z nového prehľadu nulového znečistenia⁴¹ sa zdôrazňuje, že hoci sa zaznamenalo určité zlepšenie, pokiaľ ide o znečistenie ovzdušia, celkový hluk z dopravy sa výrazne neznižil. Zvýšenie aktívnej mobility by mohlo pozitívne prispieť k proaktívnejším stratégiám v oblasti riadenia hluku.

Skupina EGUM uvádza osem opatrení, ktoré sa zaviedli od apríla 2024 a ktoré sa týkajú začlenenia všetkých vekových skupín, pohlaví a menšinových skupín do každodennej cyklistickej dopravy. Podpora elektrických bicyklov sa javí ako riešenie pre začínajúcich cyklistov a starších ľudí, zatiaľ čo nákladné bicykle sa považujú za riešenie, ktoré povzbudzuje viac žien a rodín k cyklistike. Medzi pozoruhodné príklady, o ktorých informovala skupina EGUM, patria špecializované vzdelávacie programy pre ženy⁴² a bezplatné lekcie cyklistiky dostupné pre rôzne skupiny⁴³. Zaujímavé príklady sa uvádzajú aj v súvislosti s aktívnym

³⁶ [Portál EÚ s najlepšimi postupmi](#).

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Zvýšenie chôdze a jazdy na bicykli: využívať zdravotné prínosy, znižovať emisie a integrovať zariadenia aktívnej mobility a mikromobility s inteligentnými technológiami a infraštruktúrou; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Osobitná správa Európskeho dvora audítorov z roku 2025 „Znečistenie miest v EÚ, [Osobitná správa 02/2025: Znečistenie miest v EÚ – V mestách je čistejší vzduch, ale stále príliš hlučno](#).

³⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2881 z 23. októbra 2024 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

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

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

⁴² Napríklad program „TandEM Women in Cycling“, ktorý vytvorili EIT Urban Mobility a BYCS a ktorý ponúka online a osobnú odbornú prípravu pre ženy v celej EÚ, aby mohli viesť odbornú prípravu v oblasti cyklistickej dopravy pre iné ženy (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Napríklad iniciatíva „Vélo-école“ mesta Lyon, ktorá ponúka bezplatné vzdelávanie v oblasti cyklistickej dopravy, podporuje inklúziu a prístupnosť (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

starnutím⁴⁴ a aktívnou mobilitou v školách⁴⁵. Mnohé ďalšie príklady ponúkajú aj mestá prostredníctvom svojich zmlúv o klíme v meste⁴⁶.

Opatrenia súvisiace s cyklistickou dopravou môžu zohrávať pozitívnu úlohu pri zmierňovaní dopravnej chudoby. Ak sú zamerané na zraniteľné skupiny, môžu sa financovať prostredníctvom sociálno-klimatických plánov⁴⁷, ktoré sú spojené s vykonávaním nariadenia o Sociálno-klimatickom fonde⁴⁸. V tejto súvislosti Komisia vydala odporúčanie o dopravnej chudobe⁴⁹ určené členským štátom, v ktorom sa zohľadňuje potreba zväziť opatrenia súvisiace s cyklistickou dopravou, ako je cyklistická infraštruktúra, dotácie na nákup alebo prenájom bicyklov, elektrických bicyklov a nákladných bicyklov na podporu používateľov dopravy s nízkymi príjmami. Okrem toho sa v dokumente o dopravnej chudobe z roku 2024⁵⁰ preskúmali možné ukazovatele na meranie dopravnej chudoby a uviedli sa prípadné stratégie na jej zmiernenie. A napokon ročník 2025 Európskeho týždňa mobility bol venovaný téme „Mobilita pre každého“⁵¹ so zameraním na tému dopravnej chudoby.

Pokiaľ ide o opatrenia na zvýšenie cenovej dostupnosti cyklistiky, členské štáty môžu uplatňovať znížené sadzby DPH na dodávky, prenájom a opravy bicyklov vrátane elektronických bicyklov⁵².

Existuje niekoľko príkladov podpory inkluzívnej, cenovo dostupnej a zdravej mobility na vnútroštátnej a miestnej úrovni.

Slovinsko prijalo opatrenia na dotovanie nákupu elektrických bicyklov⁵³, najmä na každodenné dochádzanie do práce v mestských oblastiach.

Lipsko (Nemecko) zahrnulo do svojej zmluvy o klíme v meste opatrenia, ktoré ponúkajú dotácie na nákladné bicykle pre podniky. Zapája sa aj do pilotných projektov v oblasti uhlíkovo neutrálnej logistiky.

Holandská kampaň „Kies de Fiets!“ („Vyber si bicykel“) motivuje spoločnosti, aby svojim zamestnancom poskytovali príspevok 23 centov na kilometer (oslobodený od dane). Ministerstvo infraštruktúry a vodného hospodárstva spustilo kampaň, ktorá sa zameriava na

⁴⁴ Napríklad „Sprivodeca cyklistickou mobilitou vhodnou pre seniorov“ predstavujúci výstup projektu ENTOURAGE financovaného EÚ, ktorým sa poskytuje súbor nástrojov pre mestá, ktoré chcú podporovať aktívnu mobilitu v čase starnutia obyvateľstva ([Cyklistika vhodná pre seniorov. – Na ceste k inkluzívnej mestskej mobilite](#)).

⁴⁵ Napríklad národný nemecký projekt „Škola priateľská k chodcom a cyklistom“, v rámci ktorého sa aktívne podporovali základné a stredné školy pri vykonávaní kontrol cyklistickej a pešej dostupnosti v ich škole a v okolí (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

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

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en?prefLang=sk.

⁴⁸ V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/955 z 10. mája 2023, ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond a mení nariadenie (EÚ) 2021/1060, (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) – sa dopravná chudoba vymedzuje ako neschopnosť alebo ťažkosť jednotlivcov a domácností hradiť náklady na súkromnú alebo verejnú dopravu, alebo ich nedostatočný či obmedzený prístup k doprave potrebnej pre ich prístup k základným sociálno-ekonomickým službám a činnostiam, a to s prihliadnutím na vnútroštátny a priestorový kontext.

⁴⁹ C(2025) 3068 final, odporúčanie Komisie z 22. mája 2025 o dopravnej chudobe: zabezpečenie cenovo dostupnej, prístupnej a spravodlivej mobility <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj>.

⁵⁰ 2024, záverečná správa – *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (Dopravná chudoba: vymedzenie pojmov, ukazovatele, determinanty a stratégie zmierňovania), 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 Smernica Rady (EÚ) 2022/542 (Ú. v. EÚ L 107, 6.4.2022, s. 1).

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

podporu zamestnávateľov, aby motivovali svojich zamestnancov k častejšej jazde na bicykli tým, že im poskytnú dobré cyklistické vybavenie a ponúknu cyklistom príspevok za najazdené kilometre.

V Portugalsku sa na predaj bicyklov od roku 2023 uplatňuje znížená sadzba DPH vo výške 6 %. ECF využíva online sledovací systém na monitorovanie približne 300 systémov daňových stimulov a nákupných prémieí pre cyklistov poskytovaných na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni⁵⁴.

V projekte s názvom „Bike2Green“⁵⁵ sa využíva gamifikácia na podporu cyklistiky v Štokholme (Švédsko). V rámci projektu financovaného z časti Zamestnanosť a sociálne inovácie (EaSI) Európskeho sociálneho fondu Plus sa vyvíja patentovaný softvér na monitorovanie a odmeňovanie ciest na bicykli prostredníctvom úhrady kilometrov a ekonomických cien.

4. KAPITOLA III: VYTVÁRANIE ROZŠÍRENEJŠEJ A LEPŠEJ CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Na zvýšenie využívania cyklistickej dopravy je potrebné zlepšiť kvalitu, množstvo, kontinuitu, bezpečnosť a atraktivnosť cyklistickej infraštruktúry. Infraštruktúra sa musí prispôbiť aj súčasným a budúcim požiadavkám – vrátane nákladných bicyklov (ktoré sú často širšie), bicyklov s prívesmi (ktoré sú dlhšie) a cyklistov pohybujúcich sa rôznymi rýchlosťami⁵⁶. Zainteresované strany upozornili na tieto oblasti, v ktorých by sa mohla zlepšiť európska cyklistická infraštruktúra: i) infraštruktúra cyklistickej logistiky (napr. mikrouzly); ii) riešenia bezpečného parkovania bicyklov, ako sú chránené parkoviská na železničných staniciach a cykloboxy v mestských oblastiach; iii) nabíjacia infraštruktúra v budovách, na pracoviskách, ale aj na dôležitých komunitných uzloch a frekventovaných miestach, ako sú supermarkety; iv) infraštruktúra na prepravu bicyklov vo vlakoch a v) celková bezpečnosť cyklistickej infraštruktúry⁵⁷.

Komisia zároveň v súčasnosti pracuje na usmerňovacom dokumente pre projektovanie a kvalitu bezpečnej infraštruktúry pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky vrátane cyklistov a používateľov zariadení mikromobility⁵⁸. Pri príprave takéhoto usmernenia pomôže špecializovaná štúdia⁵⁹, ktorej výsledky sa očakávajú v roku 2026. V usmerneniach pre členské štáty a bezpečnostných opatreniach vyplývajúcich z tejto práce sa bude okrem iného riešiť oddelenie infraštruktúry pre zraniteľných účastníkov od infraštruktúry pre dopravu tam, kde je to vhodné, alebo riadenie rýchlosti a rôzne opatrenia na spomalenie dopravy. To by zároveň umožnilo zvýšiť bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky a poskytnúť informácie o bezpečnej konštrukcii vozovky, ktorá by obmedzila závažnosť úrazu v prípade nehody. Skupina EGUM takisto poskytla miestnym orgánom informácie o potrebe zvýšiť bezpečnosť cyklistickej infraštruktúry pri skúmaní budúcich trendov v mestskej mobilite v súlade

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

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#).

⁵⁶ Správa skupiny EGUM o budúcnosti mestskej mobility a inkluzívneho a udržateľného mestského priestoru: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=sk.

⁵⁷ Trajektória transformácie pre priemyselný ekosystém mobility EÚ, január 2024, [Mobility Transition Pathway](#) (Trajektória transformácie mobility).

⁵⁸ Ako sa požaduje v článku 4 ods. 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59, Ú. v. EÚ L 183, 9.7.2019, s. 15).

⁵⁹ Usmernenie týkajúce sa projektovania „ciest zmierňujúcich chyby vodičov“, ciest, ktoré sú v súlade s očakávaním vodičov a na ktorých sú prirodzene nútení prispôbiť svoje správanie“, ako aj požiadaviek na kvalitu cestnej infraštruktúry pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

s rastúcim využívaním cyklistických opatrení v rámci udržateľného mestského plánovania v mestách⁶⁰.

K zvýšeniu atraktívnosti cyklistickej dopravy prispieva aj smernica o energetickej hospodárnosti budov⁶¹, ktorou sa zavádzajú právne požiadavky na minimálny počet parkovacích miest pre bicykle na pracoviskách alebo v obytných budovách a na následnú inštaláciu nabíjacích zariadení. Dobré príklady už možno nájsť pri transpozícii tejto smernice v celej Európe, napríklad v Portugalsku⁶², vo Francúzsku⁶³ a v Belgicku⁶⁴.

Mnohé mestá ponúkajú množstvo príkladov opatrení zameraných na zlepšenie cyklistickej siete a zabezpečenie prepojenia. Lund (Švédsko) sa vyznačuje tým, že zohľadňuje prepojenie medzi mestom a vidiekom a uznáva význam plynulých dopravných spojení medzi mestom a okolitými prímestskými a vidieckymi komunitami prostredníctvom vybudovania siedmich cyklistických „supertrás“ v rámci mesta a do neho a z neho (spolu 81 km). Taurage (Litva) sa zaviazalo rozšíriť cyklistickú infraštruktúru do odľahlých osád v blízkosti rekreačných oblastí a záhradkárskeho osád (približne 86 km nových cyklotrás). Ľubľana (Slovinsko) rozšírila sieť cyklistických trás v meste aj v regióne, prepojila ju s národnými cyklistickými trasami a zlepšila parkovanie bicyklov a ich bezpečné uloženie.

5. KAPITOLA IV: ZVÝŠENIE INVESTÍCIÍ A VYTVORENIE PRIAZNIVÝCH PODMIENOK PRE CYKLISTICKÚ DOPRAVU

Investície majú zásadný význam pre intenzívnejšie využívanie cyklistickej dopravy. Na úrovni EÚ boli v posledných rokoch členským štátom a miestnym orgánom poskytnuté značné finančné zdroje. Politika súdržnosti EÚ poskytuje členským štátom kľúčový zdroj financovania cyklistickej infraštruktúry prostredníctvom národných, regionálnych a cezhraničných programov.

Väčšinu prostriedkov na investície do cyklistiky poskytuje najmä Európsky fond regionálneho rozvoja. Špecializované investície do cyklistiky plánuje celkovo 21 členských štátov a značný počet cezhraničných programov⁶⁵. V rokoch 2014 – 2020 sa do budovania cyklotrás a chodníkov v celej EÚ investovalo 2,1 miliardy EUR, čo je viac ako 700 miliónov EUR v predchádzajúcom období financovania 2007 – 2013. V súčasnom programovom období 2021 – 2027 je na celý rad investícií do cyklistickej dopravy vyčlenených 4,5 miliardy EUR, z čoho 3,2 miliardy EUR poskytne EÚ a 1,3 miliardy EUR pôjde z vnútroštátnych zdrojov. To by malo podporiť viac ako 12 000 kilometrov nových alebo vylepšených cyklotrás. Realizujú sa aj projekty na zlepšenie cezhraničnej cyklistickej infraštruktúry, najmä v rámci programov Interreg. Ich cieľom nie je len propagácia cestovného ruchu, ale aj alternatíva k autám pre cezhraničných pracovníkov. Od roku 2021 bolo na projekty v oblasti cyklistiky v rámci programu Interreg vyčlenených približne 163 miliónov EUR.

⁶⁰ Správa skupiny EGUM: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#) (Inkluzívna a udržateľná budúcnosť mestskej mobility v Európe).

⁶¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1275 z 24. apríla 2024 o energetickej hospodárnosti budov (Ú. v. EÚ L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Vychádza zo smernice o energetickej hospodárnosti budov (smernica EÚ 2024/1275) a ďalej ju rozširuje.

⁶³ Vypracovanie osvedčených postupov pre parkovanie bicyklov v budovách:

⁶⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>

⁶⁴ Región Flámsko vypracoval vademékum o cyklistických zariadeniach ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) s osobitnou kapitolou o parkovacej infraštruktúre pre bicykle.

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Prieskum investícií na obdobie 2021 – 2027: podpora cyklistickej infraštruktúry](#).

Pokiaľ ide o mobilitu na vidieku, iniciatívy a projekty v oblasti cyklistickej dopravy môžu byť podporené aj v rámci spoločnej poľnohospodárskej politiky na roky 2023 – 2027 (SPP). Príklady takýchto projektov: prestavba bývalej železničnej trate na zelenú cyklotrasu, organizovanie cyklistických zrazov ako prostriedku na podporu sociálnej interakcie a integrácie, nabíjacie stanice pre e-bicykle, budovanie cyklotrás a riešení mobility šetrných ku klíme, podpora turistických cyklotrás a organizovanie cyklistických podujatí na zlepšenie kvality života a príťažlivosti vidieckych oblastí⁶⁶. Je to v súlade s cieľmi a iniciatívami v rámci dlhodobej vízie pre európske vidiecke oblasti⁶⁷, ktorou sa členské štáty a regióny vyzývajú, aby vypracovali stratégie udržateľnej vidieckej mobility, ktoré si okrem iného vyžadujú úsilie o podporu riešení mobility s nulovými emisiami, ako je cyklistika, cyklotrasy a multimodálne spojenia vrátane aktívnej dopravy.

Významné zdroje na udržateľnú mobilitu poskytuje takisto Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti prostredníctvom národných plánov obnovy a odolnosti. V rámci programu Next Generation EU bolo členským štátom formou grantov a pôžičiek pridelených celkovo 650 miliárd EUR. Viaceré opatrenia zahŕňajú podporu cyklistickej infraštruktúry⁶⁸. Celková suma vyčlenená na projekty súvisiace s cyklistickou dopravou v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti sa odhaduje na 1,3 miliardy EUR.

Nedávno sa objavili ďalšie možnosti financovania prostredníctvom uvedeného Sociálno-klimatického fondu. Hoci členské štáty majú pri stanovovaní priorít financovania flexibilitu, v nariadení o Sociálno-klimatickom fonde sa stanovuje jasný zoznam oprávnených opatrení a investícií, ktoré môžu byť zahrnuté do plánov. Na podporu sú oprávnené mobilita s nulovými a nízkymi emisiami a dopravné riešenia vrátane nákupu bicyklov, ako aj napríklad dopravné poukazy na služby spoločnej mobility (napr. spoločné využívanie bicyklov) a investície do cyklistickej infraštruktúry.

Skupina EGUM poskytla užitočné poznatky a príklady osvedčených postupov týkajúcich sa možných opatrení súvisiacich s cyklistickou dopravou, ktoré by mohli byť podporené prostredníctvom Sociálno-klimatického fondu⁶⁹. Napríklad podporou miestnych orgánov pri zlepšovaní cyklistickej infraštruktúry a prepojení železničných staníc s verejnými centrami, ako sú školy a zdravotnícke zariadenia (4,7 milióna EUR od španielskeho ministerstva dopravy pre 10 malých obcí⁷⁰) alebo poskytovaním finančných stimulov na nákup nákladných bicyklov a prívesov pre podnikateľov a MSP [až 4 000 EUR na nákladné bicykle a 2 000 EUR na prívesy prostredníctvom regionálnych grantov na hospodársku expanziu od regiónu hlavného mesta Brusel (Belgicko)⁷¹].

Pokiaľ ide o miestnu úroveň, hlavné centrum misie Klimaticky neutrálnych a inteligentných miest na základe predbežnej analýzy 39 posudzovaných investičných plánov predložených

⁶⁶ Financovanie prostredníctvom stratégií miestneho rozvoja LEADER, stratégií inteligentných dedín a investícií do základných služieb a infraštruktúry vo vidieckych oblastiach. Prostredníctvom iniciatívy LEADER sa financujú stratégie miestneho rozvoja v celej vidieckej Európe v rámci SPP s rozpočtom EÚ vo výške 5 miliárd EUR na roky 2023 – 2027.

⁶⁷ [COM\(2021\) 345 final: Dlhodobá vízia pre vidiecke oblasti EÚ – smerom k zabezpečeniu silnejších, prepojených, odolných a prosperujúcich vidieckych oblastí do roku 2040.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2, SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE o vykonávaní Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti: napredovanie; https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_sk?filename=COM_2023_545_1_EN_0.pdf.

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

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

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

mestami odhadlo, že na plánované investície do cyklistickej a pešej infraštruktúry boli vyčlenené viac ako 4 miliardy EUR.

6. KAPITOLA V: ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY A OCHRANY

Zvýšená miera využívania cyklistickej dopravy vedie k tomu, že sa venuje väčšia pozornosť problémom súvisiacim s bezpečnosťou, keďže cyklisti sú neúmerne negatívne ovplyvnení dopravnými nehodami, najmä v mestských oblastiach. Cyklisti sú jedinou skupinou účastníkov cestnej premávky v EÚ, v ktorej sa za posledné desaťročie zvýšil počet smrteľných nehôd⁷². Podľa predbežných údajov o úmrtiach na cestách v EÚ⁷³ zostáva tempo zlepšovania pomalé. Z dostupných údajov vyplýva, že cyklisti predstavujú 10 % všetkých smrteľných nehôd. V mestských oblastiach predstavujú zraniteľní účastníci cestnej premávky (chodci, cyklisti a používatelia dvojkoľosových motorových vozidiel a zariadení na osobnú mobilitu) takmer 70 % všetkých úmrtí. Mnohí ďalší utrpeli vážne zranenia. Zároveň je známe, že dochádza k značnému nedostatočnému hláseniu dopravných nehôd bez smrteľných následkov s účasťou cyklistov. Keďže oficiálne štatistiky o cestnej premávke často poskytujú len policajné zložky, dopravné nehody, ktoré neboli nahlásené polícii, sa často nezistia, čo znamená, že veľký počet dopravných nehôd, ktoré majú za následok zranenia alebo materiálne škody, nie je nahlásený.

Ďalší pokrok v presadzovaní pravidiel bezpečnosti cestnej premávky sa dosiahol modernizáciou pravidiel EÚ o vodičských preukazoch⁷⁴ na základe predbežnej dohody, ktorú v marci 2025 dosiahli Európsky parlament a Rada. V záujme lepšej ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky sa v nových pravidlách upravujú požiadavky na odbornú prípravu a testovanie, pričom väčší dôraz sa kladie na bezpečnosť týchto účastníkov cestnej premávky. Smernica 2024/3237⁷⁵ takisto pomáha zlepšiť bezpečnosť a ochranu cyklistov tým, že sa ňou zabezpečuje, aby sa nebezpečné dopravné priestupky, napríklad „nebezpečné predbiehanie“ a „úteky z miesta nehody“, postihovali jednotným spôsobom v celej EÚ bez ohľadu na krajinu, v ktorej k priestupku došlo. Dôležité je, že revízia sa vzťahuje aj na priestupky súvisiace so zneužívaním cyklistických pruhov. A napokon, s cieľom poskytnúť ďalšie poznatky a informácie o bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky bola v rámci pracovného programu 2025 klastra 5 programu Horizont Európa navrhnutá špecializovaná výskumná téma. Je zameraná na bezpečnosť cyklistov, chodcov a používateľov zariadení mikromobility⁷⁶.

V roku 2024 Komisia uverejnila štúdiu o potrebe harmonizovaných pravidiel na podporu nárastu mikromobility a zvýšenia bezpečnosti na cestách pre zariadenia osobnej mobility⁷⁷. Cieľom štúdie bolo preskúmať, či by bolo možné a žiaduce vypracovať harmonizované

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

⁷³ Štatistika z oblasti bezpečnosti cestnej premávky za rok 2024 – Európska komisia:

⁷⁴ https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en?prefLang=sk.

⁷⁵ Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o vodičských preukazoch, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012 [COM(2023) 127 final].

⁷⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/3237 z 19. decembra 2024, ktorou sa mení smernica (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/slk>).

⁷⁷ Otvorenie: 16. 9. 2025 – Termín(y): 20. januára 2026: téma [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Bezpečnosť cyklistov, chodcov a používateľov zariadení mikromobility](https://horizon-cl5-2026-01-D6-13).

⁷⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices* (Štúdia o potrebe harmonizovaných pravidiel na podporu nárastu mikromobility a zvýšenia bezpečnosti na cestách pre zariadenia osobnej mobility), záverečná správa, 2024, <https://op.europa.eu/sk/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

európske nariadenie o zariadeniach osobnej mobility. V štúdii sa pozornosť venovala aj regulačnému rámcu platnému pre e-bicykle a možnostiam jeho zlepšenia s cieľom podporiť rýchle zavádzanie e-bicyklov. V tejto štúdii bolo navrhnutých niekoľko regulačných možností.

Skupina EGUM zozbierala niekoľko podkladov a prípadových štúdií, ktoré poskytli príklady realizácie opatrení na zvyšovanie informovanosti a kampaní zameraných na bezpečnosť cestnej premávky. Medzi zaujímavé príklady patrí: i) komplexná národná správa Francúzska⁷⁸, v ktorej sa rieši naliehavá otázka motorizovaného násillia a spoločného využívania verejného priestoru rôznymi kategóriami účastníkov cestnej premávky vrátane odporúčaní; ii) maltská celoštátna kampaň zahŕňajúca všetky vekové skupiny a širokú škálu zainteresovaných strán, ktorú vedie národný dopravný regulačný orgán a do ktorej sú zapojení študenti kreatívneho umenia⁷⁹. V Nemecku majú širokú podporu kampane o bezpečnom používaní elektrických bicyklov⁸⁰ a propagácia „dní bezpečnosti na cestách“ a bezpečnej jazdy na bicykli⁸¹ vrátane cieleného testovania detí⁸² a odbornej prípravy pre seniorov⁸³. V neposlednom rade Portugalsko vytvorilo národný rámec pre cyklistické vzdelávanie so zameraním na školy⁸⁴ a poskytlo viac ako 1 000 školám v celej krajine viac ako 20 000 bicyklov a 2 000 bezpečnostných súprav.

Niektoré členské štáty začali prijímať opatrenia na riešenie krádeží bicyklov⁸⁵. Týka sa to aj Francúzska, kde bola zákonná povinnosť identifikácie nových bicyklov zavedená už v roku 2021. Do roku 2025 malo viac ako 7 miliónov bicyklov vo Francúzsku identifikačný štítok⁸⁶. V roku 2024 Belgicko uviedlo do prevádzky platformu MyBike⁸⁷, dobrovoľnú iniciatívu federálnych a regionálnych vlád v oblasti označovania bicyklov s cieľom predchádzať krádežiam. Hoci bolo oznámených niekoľko ďalších vnútroštátnych alebo miestnych systémov označovania a/alebo registrácie, zatiaľ neexistuje komplexný prehľad tejto problematiky vo všetkých členských štátoch.

7. KAPITOLA VI: PODPORA VYSOKOKVALITNÝCH PRACOVNÝCH MIEST A ROZVOJA EURÓPSKEHO CYKLISTICKÉHO PRIEMYSLU SVETOVEJ ÚROVNE

V správe z roku 2024 o trajektórii transformácie pre priemyselný ekosystém mobility EÚ⁸⁸ sa riešila mobilita ako kľúčový priemyselný ekosystém. Popri automobilovom, vodnom a železničnom priemysle sa po prvý raz v trajektórii objavila aj cyklistická doprava. V správe sa zdôrazňuje, že hodnotový reťazec EÚ v oblasti cyklistickej dopravy – výroba, cyklistická infraštruktúra, cykloturistika, požičiavanie bicyklov, logistika bicyklov a ďalšie služby – poskytuje 1,3 milióna pracovných miest a prispieva k HDP Európskej únie sumou 21 miliárd EUR. Cyklistický dodávateľský reťazec EÚ zahŕňa viac ako 1 000 malých a stredných podnikov⁸⁹.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#).

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

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

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

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

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#).

⁸⁵ [Cyklistické stratégie v Európe: Dosiahnutý pokrok, ale tempo sa musí zrýchliť – ECF](#).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674?locale=sk>.

⁸⁹ [2023 Správa o odvetví a trhu s bicyklami CONEBI \(BIMP\)](#).

Komisia uvítala záväzky zainteresovaných strán: i) znížiť environmentálnu a klimatickú stopu spojenú s výrobou bicyklov a elektrobicyklov; ii) stanoviť ciele a zaviesť udržateľné postupy a iii) podporovať cyklistickú dopravu ako životaschopný a udržateľný druh dopravy. Vnútroštátne, regionálne a miestne orgány sa zaviazali investovať do parkovacích staníc pre bicykle a iné zariadenia osobnej mobility, aby sme uviedli aspoň niekoľko príkladov. Spoločnosti ponúkli podporu odborného vzdelávania, realizáciu opatrení na prilákanie nových talentov a spustenie vzdelávacích programov pre ženy v cyklistickom odvetví.

Podľa údajov zainteresovaných strán a odvetvia⁹⁰ sa v roku 2022 predalo 20 miliónov bicyklov, z toho 5,5 milióna bolo e-bicyklov a 15,3 milióna bolo zmontovaných v EÚ, pričom 45 až 50 % všetkých komponentov bolo vyrobených v Európe.

Podľa správy Eurostatu z roku 2024⁹¹ sa v roku 2023 v EÚ vyrobilo 9,7 milióna bicyklov, čo je o 24 % menej ako v roku 2022, keď ich bolo 12,7 milióna. Najväčším výrobcom bicyklov v roku 2023 bolo Portugalsko s 1,8 milióna kusov, nasledovalo Rumunsko (1,5 milióna), Taliansko (1,2 milióna) a Poľsko (0,8 milióna). Z údajov vyplýva, že 14 zo 17 krajín EÚ, ktoré predložili správu, zaznamenalo v rokoch 2022 až 2023 pokles výroby bicyklov. Rastúce výrobné náklady, pretrvávajúce narušenia dodávateľského reťazca a hospodárska neistota mali na toto odvetvie značný vplyv. V roku 2023 sa z EÚ vyviezli bicykle (elektrické aj neelektrické) v hodnote 1,03 miliardy EUR, čo je o 10 % menej ako v roku 2022. Hodnota dovozu predstavovala 1,98 miliardy EUR, čo je 21 % pokles v porovnaní s rokom 2022⁹².

EÚ je svetovým lídrom v oblasti spoločného využívania bicyklov a rozvoja služieb súvisiacich s cyklistickou dopravou (napríklad predplatné služby, oprava alebo cykloturistika). Zainteresované strany však stále uvádzajú značné problémy týkajúce sa cien (napr. bicykle a e-bicykle vyrobené v krajinách mimo EÚ môžu byť o 30 % až 70 % lacnejšie, čiastočne vďaka štátnym dotáciám).

Nástroje EÚ na ochranu obchodu (t. j. antidumpingové a antisubvenčné opatrenia a opatrenia proti obchádzaniu opatrení) pomohli chrániť priemysel EÚ pred nekalými obchodnými praktikami a nekalou hospodárskou súťažou. S cieľom ekonomicky zdôvodniť prínos cyklistickej dopravy k udržateľnej doprave boli vypracované štúdie zamerané na konkrétne členské štáty. Patrí medzi ne štúdia o cyklistickej ekonomike v Belgicku⁹³ a štúdia posudzujúca súčasný stav a trendy v holandskom cyklistickom sektore⁹⁴.

Cenným príkladom podpory odvetvia na vnútroštátnej úrovni je Francúzsko: v rámci programu „Francúzsko 2030“ sa v rámci výzvy na predkladanie projektov podporuje úsilie odvetvia cyklistickej dopravy o výrobu bicyklov a súvisiacich zariadení vo Francúzsku⁹⁵. Francúzsko takisto vytvorilo iniciatívu „Filière vélo“⁹⁶. Touto iniciatívou, ktorá spája združenia s hospodárskymi, inštitucionálnymi a územnými zainteresovanými stranami, sa podporuje spoločná vízia a opatrenia na podporu rozvoja rôznych obchodných segmentov odvetvia cyklistickej dopravy vo všetkých regiónoch Francúzska.

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast](#) (Prognóza trhu a odvetvia v EÚ a Spojenom kráľovstve).

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

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

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

⁹⁴ Medzinárodný potenciál príjmov holandského sektora bicyklov: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](#) (Medzinárodný potenciál príjmov holandského sektora bicyklov).

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

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

8. KAPITOLA VII: PODPORA MULTIMODALITY A CYKLOTURISTIKY

Multimodalita je súčasťou hlavných zásad udržateľnej mestskej mobility. Vo vyhlásení sa zdôrazňuje kľúčová úloha, ktorú zohráva cyklistická doprava pri zlepšovaní multimodálneho prepojenia, a to aj v kontexte cestovného ruchu, najmä v kombinácii s vlakmi a autobusmi, a to v mestských aj vidieckych oblastiach. Podporou multimodálnych riešení prostredníctvom integrácie cyklistickej dopravy s inými druhmi dopravy sa v posledných rokoch zaoberalo niekoľko legislatívnych a politických iniciatív. Revidované nariadenie o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave⁹⁷ obsahuje nové a vylepšené pravidlá prepravy bicyklov vo vlakoch. Zároveň sa v ňom nariaďuje, že od júna 2025 musia postupy obstarávania nových a rozsiahle modernizovaných vlakov zahŕňať požiadavku na minimálne štyri vyhradené miesta na prepravu zložených (nielen poskladaných) bicyklov⁹⁸. Členské štáty sa takisto môžu rozhodnúť, že pre určité typy služieb stanovia vyšší počet ako štyri. Tieto pravidlá sa vzťahujú na všetky služby osobnej železničnej dopravy v EÚ⁹⁹.

Spôsob transformácie cestovného ruchu¹⁰⁰ je výrazne zameraný na udržateľnú mobilitu vrátane cyklistickej dopravy. V poslednej hodnotiacej správe sa uvádza merateľný pokrok vo vykonávaní: viaceré záväzky, ktoré predložili zainteresované strany a regionálne a miestne orgány, sa týkajú opatrení súvisiacich s cyklistickou dopravou, napríklad regionálne a miestne správy rozvíjajú a zlepšujú cyklistickú infraštruktúru a nabíjacie stanice, ako aj mimovládne organizácie stanovujú konkrétne ciele na zvýšenie aktívnej a udržateľnej mobility, najmä cykloturistiky¹⁰¹. V súčasnosti sa pripravuje stratégia EÚ pre udržateľný cestovný ruch, ktorá má byť zverejnená v roku 2026: jej cieľom je vytvoriť konkurencieschopný, udržateľný a inkluzívny model cestovného ruchu a medzi kľúčové oblasti, na ktoré sa zameriava, patrí aj udržateľná mobilita.

Na vnútroštátnej úrovni sa skupine EGUM podarilo sledovať inšpiratívne príklady multimodálnej prepojenosti a cykloturistiky. České Partnerstvo pre mestskú mobilitu spolu s českým Ministerstvom dopravy uplatňuje dvojitý prístup na podporu multimodality a cykloturistiky. Prostredníctvom projektu Danube Active2&Public Transport (A2PT)¹⁰² pracujú na posilnení synergií medzi cyklistickou a verejnou dopravou v celom regióne. To sa uskutočňuje prostredníctvom zlepšenia zariadení na prepravu bicyklov v autobusoch a vlakoch, modernizácie bezpečných parkovísk v dopravných uzloch a podpory online portálu s cyklistickými mapami v záujme prepojenia obcí s bezpečnou sieťou dopravných trás vhodných pre cyklistov, ktorí dochádzajú za prácou či vzdelaním alebo sa bicyklujú v rámci voľného času alebo cykloturistiky. Španielske ministerstvo dopravy a udržateľnej mobility nedávno aktivovalo 10 miliónov EUR pre obce na realizáciu nových systémov verejného

⁹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Železničné podniky môžu vo svojich plánoch prepravy bicyklov stanoviť iný počet. Keď sa železničné podniky rozhodnú vypracovať takéto plány, mali by ich konzultovať s verejnosťou.

⁹⁹ Členské štáty sa však môžu rozhodnúť vyňať mestskú a prímestskú železničnú osobnú dopravu z týchto osobitných pravidiel prepravy bicyklov vo vlakoch. Len šesť členských štátov oznámilo Komisii úplné (HU, AT, PT, RO, SK) alebo čiastočné (FR) výnimky z týchto pravidiel pre tieto služby: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en?prefLang=sk.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en?prefLang=sk.

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

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

spoločného využívania bicyklov a na rozšírenie existujúcich systémov¹⁰³. Vo Francúzsku vytvorili zainteresované strany národnú stratégiu pre cykloturistiku¹⁰⁴. V Nemecku podporuje spolková vláda prostredníctvom osobitného programu financovania rôzne opatrenia, ktoré spájajú verejnú dopravu s cyklistickou dopravou v celej krajine. Patria sem bezpečné parkoviská pre súkromné bicykle na centrálnych staniciach a zastávkach verejnej dopravy¹⁰⁵.

9. KAPITOLA VIII: ZLEPŠENIE ZBERU ÚDAJOV O CYKLISTICKEJ DOPRAVE

Súčasný nedostatok údajov o cyklistickej doprave v celej EÚ spolu s chýbajúcim harmonizovaným zberom údajov a metódami monitorovania pokroku vytvárajú značnú medzeru v poznatkoch.

Účelom štúdie financovanej EÚ o súčasnom stave a možnom vývoji cyklistickej infraštruktúry v Európskej únii (štúdia „Cycling Counts“) je stanoviť **základnú úroveň cyklistickej infraštruktúry v celej EÚ**. Stanovuje sa v nej metodika zberu údajov o cyklistickej doprave a monitorovania pokroku v štyroch oblastiach: cyklistická sieť, využívanie bicyklov, bezpečnosť cyklistov a služby súvisiace s cyklistickou dopravou. Predbežné výsledky zatiaľ umožnili identifikovať viac ako **900 000 km siete cyklotrás a pruhov** na úrovni EÚ¹⁰⁶. Zdá sa, že štúdiou sa takisto potvrdzujú veľké rozdiely medzi identifikovanými súbormi údajov na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, pokiaľ ide o geografické pokrytie a kvalitatívne parametre infraštruktúry. Údaje o cyklistickej doprave na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni sú roztrieštené. To má vplyv na kvalitu údajov a výrazne ovplyvňuje interoperabilitu a použiteľnosť údajov na rôznych platformách. Zistenia zdôrazňujú potrebu štandardizovaných postupov v oblasti metaúdajov, ktoré by uľahčili integráciu údajov a ich harmonizáciu, a v konečnom dôsledku aj potrebu zabezpečiť komplexnú a konzistentnú použiteľnosť súborov údajov v rámci EÚ. Na druhej strane sa v štúdii identifikovali snahy o vytvorenie vnútroštátnych noriem, platforiem a súborov údajov pre údaje o cyklistickej infraštruktúre v 18 z 27 členských štátov, čo naznačuje potrebu usmernenia, spolupráce a harmonizácie aj na úrovni EÚ.

Pri tejto práci sa do veľkej miery vychádza z prebiehajúceho úsilia Eurostatu o zlepšenie štatistiky cyklistickej dopravy a zberu údajov, ako aj o vypracovanie lepších vymedzení pojmov a ukazovateľov relevantných pre cyklistickú dopravu, a je jeho súčasťou. V roku 2024 začal Eurostat v spolupráci s Európskou hospodárskou komisiou OSN (EHK OSN) a Medzinárodným fórom pre dopravu revidovať Spoločný dotazník a Slovník pre dopravnú štatistiku. Pri práci sa zohľadnili otázky, ako je napríklad spôsob zberu štatistických údajov o aktívnej a spoločnej mobilite, ako vymedziť, čo je „cyklistická infraštruktúra“, a ako získavať porovnateľné údaje o cyklistickej doprave. Spoločný dotazník sa v súčasnosti aktualizuje, aby zahŕňal premenné týkajúce sa rôznych typov cyklistickej infraštruktúry, ktoré sa budú zbierať od roku 2026. Prijímajú sa aj aktualizované vymedzenia rôznych typov

¹⁰³ Článok 47 zákona 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 Hlavné výsledky na úrovni EÚ: 303 346 km cyklotrás, 30 080 km cyklistických pruhov a 581 021 km zmiešaných dopravných pruhov vhodných pre cyklistov: celková dĺžka siete: 914 447 km.

cyklistickej infraštruktúry, ktoré budú uverejnené do konca roka 2025 v šiestom vydaní Slovníka pre dopravnú štatistiku.

Očakáva sa, že údaje týkajúce sa cyklistickej dopravy budú dostupnejšie vďaka vykonávaniu delegovaného nariadenia o informačných službách o multimodálnom cestovaní¹⁰⁷ a pripravovaného vykonávacieho nariadenia o ukazovateľoch udržateľnej mestskej mobility v rámci nariadenia o sieti TEN-T. Nariadenie o informačných službách o multimodálnom cestovaní obsahuje povinnosť sprístupniť informácie o všetkých druhoch pravidelnej dopravy, dopravy na požiadanie a osobnej dopravy prostredníctvom národných prístupových bodov¹⁰⁸. Táto povinnosť sa vzťahuje na údaje, ktoré už existujú v digitálnej podobe, vrátane niektorých údajov týkajúcich sa cyklistickej dopravy. Komisia podporuje úsilie o zlepšenie dostupnosti údajov prostredníctvom národných prístupových bodov v kontexte projektu NAPCORE¹⁰⁹, ktorý je spolufinancovaný z Nástroja na prepájanie Európy. V rámci projektu NAPCORE sa okrem viacerých tém riešia údaje o parkovaní cyklistov, údaje o cyklistickej doprave v reálnom čase a údaje o cyklistickej infraštruktúre.

Opatrenia týkajúce sa cyklistickej infraštruktúry a plánovania mobility v rámci ročného pracovného programu Únie pre európsku normalizáciu na rok 2025 (AUWP)¹¹⁰ zahŕňajú najmä vývoj európskych noriem pre cyklistickú sieť na podporu plánovania trás v reálnom čase. Takýmito opatreniami sa zároveň optimalizuje cyklistická infraštruktúra a zlepšuje sa riadenie dopravy prostredníctvom normalizácie údajov o cyklistických sieťach, parkovaní bicyklov a správaní cyklistov.

Skupina EGUM dokázala identifikovať rôzne typy vnútroštátnych opatrení, ktoré prispievajú k pochopeniu trendov v cyklistickej doprave, infraštruktúry a správania používateľov, vrátane nových súborov údajov, štúdií a nástrojov slúžiacich na systematické zlepšovanie zberu a analýzy údajov. Napríklad Švédsky dopravný úrad (Trafikverket) uverejnil správu¹¹¹, v ktorej sú zhromaždené existujúce vnútroštátne údaje o vývoji cyklistickej dopravy za posledné roky. Poskytuje sa tým jasnejší obraz o trendoch vo využívaní cyklistickej dopravy, dostupnosti infraštruktúry a bezpečnosti, čo podporuje tvorbu politiky založenej na faktoch na vnútroštátnej úrovni. Užitočné poznatky poskytli aj dva projekty financované EÚ, ktoré sú zamerané na inteligentnú cyklistickú dopravu: MegaBITS¹¹² a MERIDIAN¹¹³. V rámci týchto projektov bol vypracovaný európsky plán pre inteligentnú cyklistickú dopravu¹¹⁴, ktorý poskytuje stratégiu založenú na údajoch na účely integrácie digitálnych nástrojov do cyklistickej infraštruktúry a politiky v celej EÚ.

¹⁰⁷ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2024/490 z 29. novembra 2023, ktorým sa mení delegované nariadenie (EÚ) 2017/1926, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ (Ú. v. EÚ L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

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

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Ročný pracovný program Únie pre európsku normalizáciu na rok 2025 (C/2025/1818): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/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. ZÁVER

Európske vyhlásenie o cyklistickej doprave predstavuje kľúčový míľnik na ceste k uznaniu úlohy cyklistickej dopravy v dopravnej politike EÚ. Hoci mnohé z iniciatív a príkladov opísaných v tejto správe nemožno jednoznačne označiť za priamy výsledok vyhlásenia, počet a rozmanitosť opatrení svedčia o rastúcej dynamike a širšom uznaní pozitívnych prínosov spojených s politikami a opatreniami v oblasti cyklistickej dopravy.

Hoci je ešte príliš skoro na to, aby sme mohli posúdiť dlhodobý vplyv vyhlásenia, už teraz sa zistili sľubné trendy. Vďaka ďalšiemu monitorovaniu na úrovni EÚ, vnútroštátnej a miestnej úrovni je pravdepodobné, že ďalšie uplatňovanie zásad stanovených vo vyhlásení prinesie v budúcnosti ešte pozitívnejšie výsledky. Umožní to rýchlu mobilitu, ktorá bude udržateľnejšia, prístupnejšia, cenovo dostupnejšia, bezpečnejšia a zdravšia a bude vytvárať vysokú pridanú hodnotu pre EÚ a jej hospodárstvo.

Všeobecne sa oceňuje vytvorenie špecializovaných platforiem na výmenu skúseností a osvedčených postupov v oblasti cyklistickej dopravy medzi členskými štátmi prostredníctvom nedávno zriadených národných kontaktných miest pre cyklistickú dopravu a so zainteresovanými stranami prostredníctvom expertnej skupiny pre mestskú mobilitu. Výsledkom takýchto iniciatív bude pravdepodobne plodná spolupráca.

Pri plnení záväzkov stanovených v každej z ôsmich kapitol vyhlásenia sa dosiahol nerovnomerný pokrok. Vykonávanie je v pokročilejšom štádiu, pokiaľ ide o politiky, infraštruktúru a investície v oblasti cyklistickej dopravy. Dôvodom je ich dlhodobý charakter, osvedčené postupy, ktoré už boli zavedené vo viacerých členských štátoch, a doteraz získané skúsenosti.

Treba však urobiť viac.

Väčšina členských štátov má zavedené politiky a opatrenia v oblasti cyklistickej dopravy, ostatné členské štáty sa vyzývajú, aby urobili to isté. Okrem toho sa všetky členské štáty vyzývajú, aby v plnej miere využívali dostupné možnosti financovania zo strany EÚ, ako je napríklad Sociálno-klimatický fond.

Pozornosť si vyžadujú tieto oblasti na zlepšenie cyklistickej infraštruktúry EÚ: i) infraštruktúra cyklistickej logistiky (napr. mikrouzly); ii) riešenia bezpečného parkovania bicyklov; iii) nabíjacia infraštruktúra v budovách; iv) infraštruktúra na prepravu bicyklov vo vlakoch a v) celková bezpečnosť cyklistickej infraštruktúry. Zvýšené bezpečnostné opatrenia, ako je napríklad projektovanie infraštruktúry a prísnejšie presadzovanie pravidiel, sú skutočne rozhodujúce pre výrazné zníženie počtu úmrtí a zranení cyklistov. Okrem toho by sa pri projektovaní cyklistickej infraštruktúry mala zohľadniť aj adaptácia cyklistickej infraštruktúry na zmenu klímy.

Vypracovanie prehľadu opatrení na boj proti krádežiam bicyklov v EÚ by bolo prvým krokom k lepšiemu pochopeniu tohto problému a k posúdeniu, či by spoločná akcia koordinovaná na úrovni EÚ priniesla pridanú hodnotu.

Na priebežné pravidelné hodnotenie pokroku by bolo potrebné komplexnejšie a systematickejšie zhromažďovanie údajov a postupy monitorovania so štruktúrovaným príspevkom verejných orgánov, zainteresovaných strán a odvetvia. Okrem toho bude kľúčové poskytovať údaje o cyklistickej doprave v zmysle delegovaného nariadenia 2024/490 (nariadenie o informačných službách o multimodálnom cestovaní). Využitie výsledkov štúdie Cycling Counts bude navyše užitočné pri monitorovaní rozvoja cyklistickej infraštruktúry v Európe.

A napokon, v záujme výrazného urýchlenia pokroku si ďalšiu pozornosť vyžadujú aj témy ako inkluzívnosť a spolupráca s odvetvím.