

Manifest: Osiągnięcie niezależności energetycznej i przystępnego cenowo transportu dla wszystkich



10 środków
na rzecz promowania jazdy

na rowerze

Manifest

Osiągnięcie niezależności energetycznej i przystępnego cenowo transportu dla wszystkich: 10 środków na rzecz promowania jazdy na rowerze

Wojna USA i Izraela z Iranem pogłębiła kryzys energetyczny związany z paliwami kopalnymi, zaledwie cztery lata po tym, jak został on wywołany przez inwazję Rosji na Ukrainę. Ceny gazu ponownie wzrosły, podnosząc koszty utrzymania gospodarstw domowych na całym świecie. Międzynarodowa Agencja Energetyczna (IEA) nazwała to największym szokiem energetycznym w historii. Ponieważ odbudowa zniszczonej infrastruktury energetycznej potrwa lata, kryzys energetyczny nie zniknie w najbliższym czasie, nawet jeśli działania wojenne zakończą się dzisiaj.

Ten nowy wstrząs po raz kolejny boleśnie uświadomił nam, że europejski sektor transportowy jest nadal zbyt uzależniony od importowanej ropy, pomimo postępującej elektryfikacji. Jedynym sposobem na wyjście z tej zależności jest ograniczenie zużycia paliw kopalnych. W tym kontekście przyznawanie kierowcom samochodów lub pasażerom samolotów niezwykle kosztownych ulg podatkowych na paliwo może tymczasowo złagodzić krótkoterminowe trudności finansowe, ale nie rozwiąże podstawowej przyczyny problemu, a w perspektywie średnio- i długoterminowej może nawet go pogłębić. Z drugiej strony inwestycje w zrównoważone formy transportu, takie jak mobilność aktywna czy transport publiczny, pozwolą rozwiązać zarówno kwestie przystępności cenowej, jak i zależności energetycznej.

Spośród wszystkich środków transportu rower jest zdecydowanie najbardziej energooszczędny: przejechanie jednego kilometra rowerem konwencjonalnym lub elektrycznym zużywa odpowiednio 27 i 19 razy mniej energii niż przejechanie jednego kilometra samochodem (elektrycznym).¹ Niewielka ilość zużywanej energii pochodzi albo wyłącznie z siły mięśni, albo jest połączeniem siły mięśni i energii elektrycznej – zużycie paliwa wynosi zero. W ten sposób każda podróż samochodem osobowym lub dostawczym, która zostaje zastąpiona przejazdem rowerem (towarowym), zmniejsza indywidualne zużycie paliwa i zapewnia, że więcej paliwa jest dostępne dla przemysłu, rolnictwa, transportu publicznego, służb ratowniczych itp.

Potencjał jest ogromny: 26% miejskich przejazdów samochodowych w UE odbywa się w promieniu 5 km, a ponad połowa w promieniu 10 km. Łącznie w Europie każdego dnia odbywa się około 100 milionów miejskich przejazdów samochodowych w tym zakresie kilometrów.² Dziesiątki milionów z tych przejazdów można by pokonać pieszo, rowerem lub transportem publicznym. Liczy się każdy krok.

Jaki jest wpływ przejścia z samochodów na rowery?

Przejście choćby części codziennej mobilności z samochodu na rower pozwala zaoszczędzić pieniądze: w zależności od wielkości samochodu, zastąpienie 10 km w 200 dni roboczych w roku pozwala zaoszczędzić do 400–500 euro rocznie na kosztach paliwa i konserwacji. Oszczędności są znacznie większe, jeśli w gospodarstwie domowym można całkowicie zrezygnować z jednego lub kilku samochodów.

Poniżej przedstawiamy **10 działań**, które rządy mogłyby podjąć zarówno w perspektywie krótkoterminowej, jak i średnio- oraz długoterminowej. Wszystkie szczeble władzy – lokalny, regionalny, krajowy i europejski – muszą wziąć na siebie odpowiedzialność.

¹ Frédéric Héran i Arnaud Sivert: L'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules individuels, 2022

² Komisja Europejska: Nowe wzorce mobilności w europejskich miastach, 2022 r.

5 zalecanych działań krótkoterminowych

1. W latach 2020 i 2021 w wielu krajach wprowadzono „ścieżki rowerowe COVID”, co zapoczątkowało bezprecedensową rewolucję rowerową.³ Wprowadźmy „ścieżki rowerowe odporności” w 2026 r. Wzywamy władze drogowe do tymczasowego ponownego uruchomienia skutecznej strategii COVID polegającej na przekształcaniu przestrzeni drogowej w ścieżki i trasy rowerowe.
2. Dostosuj **ograniczenia prędkości**. Wprowadzenie ograniczeń prędkości do 30 km/h w miastach może uratować ponad 40% ludzkich istnień, a także przynieść znaczące korzyści dla środowiska, zużycia energii i zdrowia publicznego, w tym zmniejszenie zużycia paliwa oraz wzrost popularności chodzenia pieszo i jazdy na rowerze. Obniżenie prędkości pojazdów z 50 km/h do 30 km/h może doprowadzić do 7-procentowego spadku zużycia paliwa.⁴ Należy rozważyć ograniczenie prędkości do 80 km/h na drogach wiejskich i do 120 km/h na autostradach.
3. Należy zapewnić **wsparcie finansowe**, również w połączeniu z zachętami do złomowania pojazdów zanieczyszczających środowisko:
 - zachęty do zakupu rowerów/rowerów elektrycznych (na przykład takie jak ukierunkowane zachęty do zakupu dla gospodarstw domowych w potrzebie oraz dla profesjonalistów pracujących w sektorze dostaw lub opieki domowej, wprowadzone przez Nantes Métropole we Francji)
 - kupony na naprawę rowerów
 - wsparcie dla programów leasingu społecznego (na przykład takich jak program Véligo w regionie Île-de-France we Francji)
 - abonamenty na systemy rowerów publicznych, również w połączeniu z zachętami do złomowania pojazdów zanieczyszczających środowisko.

Nawet niewielkie zachęty finansowe mogą mieć duży wpływ na decyzje zakupowe klientów, zwłaszcza w przypadku rowerów elektrycznych i transportowych, które wiążą się z wyższymi kosztami początkowymi. Wsparcie można również skierować konkretnie do grup społecznych zagrożonych ubóstwem transportowym.
4. Wprowadź regularne **niedziele bez samochodów**. Może to dotyczyć całej dzielnicy, okręgu lub miasta. Wiele władz ma bogate doświadczenie w organizowaniu takich wydarzeń. Doskonałym wzorem jest Europejski Tydzień Mobilności.
5. Każdy zasługuje na letnie wakacje, ale w 2026 r. powinny one być jak najbardziej niskoemisyjne. Władze publiczne i agencje turystyczne powinny zorganizować **kampanie promocyjne**, aby reklamować swój region jako **miejsce turystyki** rowerowej. Dlaczego nie wypróbować tego lata EuroVelo, europejskiej sieci długodystansowych tras rowerowych? Operatorzy kolejowi, autobusowi i promowi powinni zwiększyć pojemność przestrzeni przeznaczonych na rowery, aby przyjazd i wyjazd przebiegały jak najsprawniej.

Obniżenie zużycia energii i zmniejszenie zależności energetycznej Europy od systemów autokratycznych ma sens nie tylko w czasach kryzysu, ale także w perspektywie długoterminowej.

³ Ralph Buehler, John Pucher, Marcel Moran, Emmanuel de Lanversin i Rachel Aldred: Jazda na rowerze w Nowym Jorku, Londynie, Paryżu i Berlinie przed pandemią COVID-19, w jej trakcie oraz po jej zakończeniu. *International Journal of Sustainable Transport* (2026), opublikowano online 6 kwietnia 2026 r. <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/15568318.2026.2649315?needAccess=true>

⁴ George Yannis, Eva Michalaraki: Skuteczność ograniczenia prędkości do 30 km/h – przegląd literatury, 2025. https://road-safety-charter.ec.europa.eu/system/files/good_practice/supporting_files/sustainability-ImplementationResults-ReviewPaper-Yannis_0.pdf

5 zalecanych środków średnio- i długoterminowych

6. Wprowadzenie **leasingu rowerów do polityki flotowej przedsiębiorstw** poprzez ukierunkowane zachęty podatkowe. Istniejące programy w Niemczech i Belgii cieszą się ogromną popularnością i przemawiają do klasy średniej, w przeciwieństwie do leasingu samochodów, który jest zarezerwowany głównie dla grup o wyższych dochodach. Programy te można również połączyć z nieopodatkowanymi dodatkami za przejechane kilometry w drodze do i z pracy na rowerze, tak jak ma to miejsce w Belgii.
7. Budżety publiczne są napięte i wszędzie będą nadal napięte, dlatego Europa powinna nadać priorytet inwestycjom, które przynoszą wysokie korzyści społeczno-gospodarcze i zapewniają europejską niezależność paliwową. Należy przeznaczyć co najmniej **10% budżetów transportowych na aktywną mobilność**. Należy myśleć w kategoriach wieloletnich, odnawialnych budżetów, aby zapewnić długoterminowe planowanie i finansowanie.
8. Budujcie **najnowocześniejsze, ciągłe sieci rowerowe**. Na każdym poziomie: lokalnym, regionalnym, krajowym, europejskim. Sieci te nie są planowane i budowane z dnia na dzień, stąd potrzeba wieloletnich budżetów. Sieci ciągle zawsze mają większy wpływ niż izolowane, samodzielne projekty.⁵ **Ważne są również parkingi rowerowe**, zwłaszcza w nowych projektach mieszkaniowych, węzłach transportu publicznego i projektach renowacji energooszczędnej. Wymogi dotyczące parkingów rowerowych i ładowania pojazdów elektrycznych, określone w dyrektywie w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, muszą zostać terminowo transponowane do prawa krajowego i szybko wdrożone.
9. Należy wprowadzić ambitne programy **dojazdu rowerem do szkoły**. Każde dziecko w wieku szkolnym w Europie powinno mieć prawo do nauki bezpiecznej jazdy na rowerze w drodze do szkoły i z powrotem. Jest to inwestycja w aktywny tryb życia przez całe życie, stanowiąca odpowiedź na liczne wyzwania związane ze starzeniem się społeczeństw.
10. Inwestujemy w **potencjał ludzki**. W krajowych ministerstwach transportu setki osób zazwyczaj pracuje w departamentach zajmujących się transportem drogowym lub kolejowym, podczas gdy nad aktywną mobilnością pracuje często tylko jedna lub dwie osoby. O ile w ogóle. Bez ekspertów, którzy planują, wdrażają i monitorują politykę, żadne z powyższych działań nie przyniesie efektów.

Wymiar europejski

Kryzys energetyczny związany z paliwami kopalnymi można rozwiązać tylko wtedy, gdy Komisja Europejska będzie koordynować i forsować środki, które naprawdę zmniejszą zużycie energii z paliw kopalnych i będą ukierunkowane na pomoc najbardziej wrażliwym gospodarstwom domowym. Musi to znaleźć odzwierciedlenie w trwających negocjacjach między UE a państwami członkowskimi w sprawie krajowych planów klimatyczno-społecznych, a także w kolejnych wieloletnich ramach finansowych na lata 2028–2034. Wysłuchanie i pełne uwzględnienie głosu samorządów lokalnych i regionalnych, a także społeczeństwa obywatelskiego będzie ważniejsze niż kiedykolwiek.

Sygnatariusze niniejszego manifestu są gotowi służyć radą w zakresie tych środków, aby wykorzystać potencjał jazdy na rowerze i stworzyć warunki dla europejskiej niezależności energetycznej.

⁵ Nicholas N. Ferenchak i Wesley E. Marshall: Beyond Low-Stress Bicycle Lanes: Assessing the Role of Bicycle Network Density in Ridership, 2026. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/03611981261430738>

Lista współsygnatariuszy:

