

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Rowerem ku lepszemu przyszłości

dzięki europejskim środkom
społeczno-klimatycznym







WPROWADZENIE

W obliczu rosnących wyzwań klimatycznych i społecznych Unia Europejska coraz większą wagę przykładając **do zrównoważonej mobilności jako kluczowego elementu transformacji energetycznej i walki z ubóstwem transportowym**. W ostatnich latach Unia Europejska podjęła się realizacji inicjatywy pn. „Fit for 55” („Gotowi na 55”), która określiła cele redukcji emisji gazów cieplarnianych o 55% do 2030 r. (w porównaniu do wartości bazowych z 1990 r.). W ramach programu Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej przyjęły zmianę dyrektywy z 2003 r., która ustanowiła nowy system ETS2 działający niezależnie od systemu EU ETS. Nowy system obejmie sektor transportu oraz budownictwo i rozpocznie działanie w 2027 r. Jednakże, w przypadku wyjątkowo wysokich cen gazu lub ropy naftowej w 2026 r., uruchomienie systemu ETS2 może zostać przesunięte na 2028 r., tak aby zapewnić sprawne wdrożenie systemu.

Wprowadzenie ETS2, m.in. w sektorze transportu, **ma być zachętą ekonomiczną do inwestowania w ekologiczne środki transportu**, które przyczynią się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w perspektywie średnio- i długoterminowej, a także zmniejszenia m.in. zjawiska ubóstwa transportowego. Niemniej Unia Europejska dostrzegła, że wprowadzenie nowego systemu handlu emisjami może doprowadzić do wzrostu kosztów ponoszonych przez użytkowników transportu w perspektywie krótkoterminowej.

Niniejszy raport ma na celu przedstawienie możliwości transportu rowerowego jako niskoemisyjnej, dostępnej i zdrowej formy przemieszczania się, która ma szansę odegrać istotną rolę w realizacji celów planu społeczno-klimatycznego.

W odpowiedzi na potencjalne wyzwanie Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej ustanowiły na podstawie Rozporządzenia nowe źródło – **Społeczny Fundusz Klimatyczny (SFK)**. Fundusz ma funkcjonować w latach 2026-2032, a jego budżet wynosi 65 mld euro i będzie pochodził w całości ze sprzedaży praw do emisji w ramach systemu ETS2. Polska będzie największym beneficjentem tego



funduszu z alokacją bazową wynoszącą 11,4 mld euro. Jeśli jednak nastąpi odroczenie wprowadzenia systemu ETS2 do 2028 r. na podstawie dyrektywy, to maksymalna kwota, którą będzie dysponował Fundusz, będzie niższa i wyniesie 54,6 mld euro. W związku z tym alokacja dla Polski także zostanie pomniejszona do kwoty 9,6 mld euro.

Wydatkowanie środków ze SFK będzie odbywać się na podstawie **Spółecznego Planu Klimatycznego** obejmującego co najmniej 25% wkładu własnego finansowanego ze środków krajowych. W Polsce za opracowanie projektu planu społeczno-klimatycznego odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego w porozumieniu z właściwymi ministrami i we współpracy z zarządami województw oraz partnerami społecznymi i gospodarczymi. Plan społeczno-klimatyczny będzie musiał zostać poddany konsultacjom publicznym oraz przyjęty przez Radę Ministrów i przedłożony Komisji Europejskiej do połowy 2025 r. Dokument ten ma być także spójny ze zaktualizowanym zintegrowanym krajowym planem w dziedzinie energii i klimatu. Społeczny Plan Klimatyczny powinien zawierać środki i inwestycje ukierunkowane na zwiększenie wykorzystania bezemisyjnych i niskoemisyjnych form mobilności i transportu oraz dostępu do infrastruktury publicznej i prywatnej umożliwiającej korzystanie z takich środków transportu.

Niniejszy raport ma na celu przedstawienie możliwości transportu rowerowego jako niskoemisyjnej, dostępnej i zdrowej formy przemieszczania się, która ma szansę odegrać istotną rolę w realizacji celów planu społeczno-klimatycznego. Rozwój transportu rowerowego to nie tylko krok w stronę neutralności klimatycznej, ale także sposób na poprawę jakości życia, ograniczenie kosztów mobilności i integrację społeczną.

Rozwój transportu rowerowego to nie tylko krok w stronę neutralności klimatycznej, ale także sposób na poprawę jakości życia, ograniczenie kosztów mobilności i integrację społeczną.



JAK FUNKCJONUJE I CO OFERUJE SPOŁECZNY FUNDUSZ KLIMATYCZNY?

Funkcjonowanie Społecznego Funduszu Klimatycznego i zakres Społecznego Planu Klimatycznego reguluje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. W art. 8 rozporządzenia określono wstępny zakres środków i inwestycji w ramach transportu i mobilności, które mogą być finansowane w ramach SFK:



zapewnienie dostępu do bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów oraz rowerów, przy jednoczesnym zachowaniu neutralności technologicznej, w tym wsparcie finansowe na ich zakup lub zachęty podatkowe do ich zakupu, jak również dostępu do odpowiedniej infrastruktury publicznej i prywatnej, w szczególności w stosownych przypadkach do zakupu bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, infrastruktury służącej do ładowania i do tankowania paliwa oraz rozwoju rynku używanych pojazdów bezemisyjnych; państwa członkowskie dążą do zapewnienia, aby w przypadku, gdy pojazdy bezemisyjne stanowią przystępne cenowo i możliwe do wdrożenia rozwiązanie, wsparcie dla takich pojazdów było traktowane w ich planach priorytetowo;



zachęcanie do korzystania z przystępnego cenowo i dostępnego transportu publicznego oraz wspieranie podmiotów prywatnych i publicznych, w tym spółdzielni, w rozwijaniu i zapewnianiu zrównoważonej mobilności na żądanie, usług w zakresie mobilności współdzielonej i opcji aktywnej mobilności.

W planie można (ale nie trzeba) uwzględnić środki krajowe, zapewniające tymczasowe, bezpośrednie wsparcie dochodów gospodarstw domowych, znajdujących się w trudnej sytuacji i użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji, w celu zmniejszenia wpływu wzrostu cen paliw kopalnych. Plan będzie zawierał krajowe, a także – w stosownych przypadkach – lokalne i regionalne środki i inwestycje. Zakres wsparcia musi zakładać preferencje w ujęciu terytorialnym, tzn. programy/działania/inwestycje powinny być adresowane w pierwszej kolejności do obszarów szczególnie dotkniętych zjawiskami ubóstwa transportowego, tj. obszarów wiejskich, słabo zaludnionych oraz słabo skomunikowanych.

Wsparciem zostaną objęci:



„mikroprzedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji” – przedsiębiorstwa, które zatrudniają mniej niż 10 pracowników i których roczny obrót lub roczny bilans obliczony nie przekracza 2 mln euro oraz w znacznym stopniu odczuwają wpływ, jaki włączenie emisji gazów cieplarnianych z sektora budynków lub z sektora transportu drogowego wywiera na ceny, i które na potrzeby swojej działalności nie mają środków na zakup pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych albo na przejście na alternatywne zrównoważone rodzaje transportu, w tym transport publiczny, stosownie do przypadku;





„użytkownicy transportu znajdujący się w trudnej sytuacji” – osoby i gospodarstwa domowe dotknięte ubóstwem transportowym, ale również osoby i gospodarstwa domowe, w tym te o niskich i niższych średnich dochodach, które w znacznym stopniu odczuwają wpływ, jaki włączenie emisji gazów cieplarnianych z sektora budynków wywiera na ceny, i nie mają środków na zakup pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych lub na przejście na alternatywne, zrównoważone rodzaje transportu, w tym transport publiczny.

Sam dokument przyjmie formę podobną do Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Podobnie jak w przypadku KPO, dostęp do całości środków z Funduszu będzie warunkowany spełnieniem kamieni milowych zawartych w Planie oraz wydaniem funduszy zgodnie z założeniami.

Warto dodać, że polskie samorządy, szczególnie te miejskie, mają już wieloletnie doświadczenie w wydatkowaniu środków unijnych na inwestycje w infrastrukturę wspierającą zrównoważoną mobilność, w tym inicjatywy związane z transportem rowerowym, takie jak uruchomienie systemów rowerów publicznych. JST najczęściej pozyskują dofinansowanie na takie inicjatywy z programów europejskich (POIS, FENiKS, PO Polska Wschodnia, FE Polski Wschodniej), a także regionalnych, w ramach zintegrowanych działań łączących różne środki transportu, mających na celu usprawnienie mobilności miejskiej na obszarach funkcjonalnych miast.

Przykładem podjęcia takiej inicjatywy może być projekt „Zintegrowane działania partycypacyjne realizowane przy użyciu nowych technologii na rzecz redukcji emisji komunikacyjnej w Nakle nad Notecią” współfinansowany przez Unię Europejską z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020. W ramach projektu opracowano Strategię Zrównoważonej Mobilności dla gminy oraz zrealizowano przygotowaną wcześniej koncepcję wdrożenia systemu roweru gminnego. System obejmował między innymi zakup 50 rowerów tradycyjnych oraz usługę operatorską. W pierwszym sezonie użytkownicy systemu wypożyczyli pojazdy 28 tys. razy i wykręcili łącznie 35 tys. km.



W drugim kwartale 2025 r. ma zostać także uruchomiony nowy program dopłat do rowerów elektrycznych „Mój rower elektryczny”, w ramach którego będzie można otrzymać dofinansowanie w kwocie od 2500 zł do nawet 4500 zł (w zależności od wybranego rodzaju pojazdu). Przewidywany budżet programu ma wynosić 50 mln zł. Początkowo kwota miała pochodzić z Funduszu Modernizacyjnego, jednakże Europejski Bank Inwestycyjny nie udzielił zgody na finansowanie programu. W ostateczności program priorytetowy będzie finansowany ze środków krajowego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu obsługiwanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Dofinansowaniem ma zostać objętych co najmniej 17,3 tys. rowerów.

Funkcjonowanie powyższych programów finansowania nie wyklucza poszerzenia możliwości wykorzystania Społecznego Funduszu Klimatycznego na inwestycje związane z transportem rowerowym. Dodatkowe środki finansowe mogą być znakomitą uzupełnieniem tych istniejących, w szczególności na obszarach dotkniętych ubóstwem transportowym.



KIEDY BRAK MOBILNOŚCI STAJE SIĘ WYKLUCZENIEM?

UBÓSTWO TRANSPORTOWE

Rozporządzenie unijne z 2023 r. wprowadziło **definicję ubóstwa transportowego**, która oznacza niezdolność osób i gospodarstw domowych do pokrycia kosztów transportu prywatnego lub publicznego, lub trudności w tym zakresie. Definicja obejmuje również brak dostępu lub ograniczony dostęp dla tych osób lub gospodarstw domowych do transportu niezbędnego, umożliwiającego dostęp do podstawowych usług i czynności społeczno-gospodarczych, z uwzględnieniem kontekstu krajowego i przestrzennego.



WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE

Należy zaznaczyć, że ubóstwo transportowe należy odróżnić od **wykluczenia transportowego**, które oznacza całkowite lub częściowe ograniczenie dostępu do transportu publicznego, a także brak dostępu do innych środków transportu. W efekcie osoby dotknięte tym zjawiskiem napotykają bariery w dostępie do usług publicznych oraz możliwości realizacji podstawowych form uczestnictwa w życiu społecznym. Niemniej funkcjonowanie zjawiska wykluczenia transportowego wpływa na zjawisko ubóstwa transportowego w wyniku braku tanich i dostępnych środków transportu dla użytkowników o specjalnych potrzebach.



Ubóstwo transportowe będzie dotyczyć głównie gospodarstwa domowe, które wydają powyżej 10% miesięcznego budżetu na możliwość przemieszczania się, a także będące w trudnej sytuacji materialnej, dotknięte bezrobociem lub ograniczoną mobilnością, tj. osoby starsze, młodzież, osoby o niskich dochodach i osoby z niepełnosprawnościami. Wskazane grupy często mają utrudniony dostęp do transportu publicznego, jednocześnie będąc skazanym na korzystanie z wiekowych, mało bezpiecznych, awaryjnych samochodów, które po wprowadzeniu nowego systemu handlu emisjami będą bardziej kosztochłonne w eksploatacji. W przypadku braku połączeń transportu publicznego, osoby nie mające dostępu do samochodu lub roweru są zdane na pomoc i dostępność rodziny, sąsiadów, znajomych. Według analiz Instytutu Reform największy dodatkowy koszt poniosą właściciele aut na olej napędowy z najniższych decyli dochodowych, a największy udział wydatków na transport



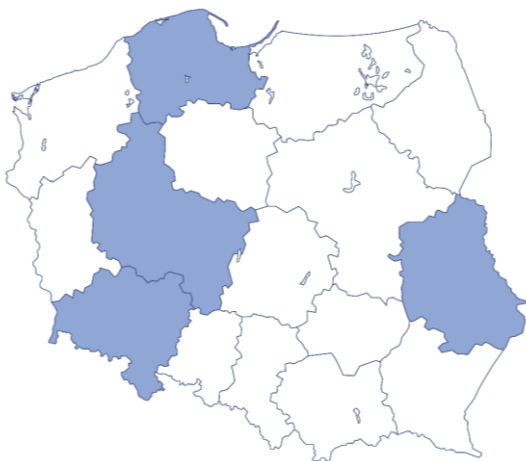
w ogólnych kosztach ponoszonych przez gospodarstwa domowe odnotowywany jest na obszarach słabo zaludnionych¹.

Zjawisko ubóstwa transportowego w Polsce do czasu powstania raportu było przedmiotem znikomych badań. Częściej opisywanym zjawiskiem jest wykluczenie transportowe, które jest badane często szacunkowo. Jest to wynik rozdrobnionej struktury organizacyjnej publicznego transportu zbiorowego oraz słabej dostępności danych cyfrowych w sektorze transportu publicznego w zakresie rozkładów jazdy i taryf biletowych, co znacznie utrudnia badanie dostępności transportowej różnych obszarów kraju.

Według analiz Instytutu Badań Strukturalnych, opartych na wskaźniku Wysokie Koszty Niskie Dochody (WKND)², w sierpniu 2022 r. ubóstwo transportowe dla całego społeczeństwa wynosiło 9% (ok. 3,4 mln osób), a dla obszarów wiejskich aż 13%³. Analizy organizacji WiseEuropa wskazują, że najwięcej osób objętych ubóstwem transportowym znajduje się

**W sierpniu 2022 r.
ubóstwo transportowe
dla całego społeczeństwa
wynosiło 9% (ok. 3,4 mln
osób), a dla obszarów
wiejskich aż 13%.**

Najwyższe odsetki ubóstwa transportowego



grupie 20% gospodarstw o najniższym dochodzie. **Wśród 10% gospodarstw o najniższym dochodzie, 20-25% może być objęte zjawiskiem ubóstwa transportowego.** W ujęciu przestrzennym najwyższe odsetki odnotowano w województwie dolnośląskim, lubelskim, pomorskim i wielkopolskim⁴. Najwyższy udział gospodarstw domowych objętych ubóstwem transportowym dotyczy rolników, pracujących na własny rachunek oraz utrzymujących się z niezarobkowych źródeł.

Według danych Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN z 2023 r., ok. 10,5 tys. sołectw (26% w skali kraju) nie ma żadnego dostępu do transportu publicznego⁵, co może obrazować zjawisko wykluczenia transportowego. Skalę zjawiska opisano też w raporcie UNICEF, gdzie wskazano, że wykluczeniem transportowym zagrożona jest co 6. osoba w wieku od 12 do 19 lat, a 21% uczniów wybrałoby inną szkołę średnią, gdyby miało do niej połączenie autobusowe⁶. Ustawowo samorządy lokalne nie mają obowiązku organizowania dowozu dla uczniów do szkół ponadpodstawowych. W przypadku funkcjonowania jakichkolwiek połączeń, godziny kursowania często są uzależnione od planu lekcji, co uniemożliwia udział w zajęciach dodatkowych i ogranicza możliwości edukacyjne części uczniów.

¹ M. Wojtyło, W. Augustowski, M. Lipiński, A. Stefańczyk, A. Śniegocki, Z. Wetmańska, *Pokonać ubóstwo energetyczne i transportowe. Plan społeczno-klimatyczny instrumentem systemowej zmiany*, Instytut Reform, Warszawa 2025, s. 55-56.

² Wydatki na transport wyższe od mediany, po których poniesieniu dochód rozporządzalny jest poniżej granicy ubóstwa (60% mediany).

³ IBS Research Report 02/2023, źródło: https://ibs.org.pl/wp-content/uploads/2023/05/IBS_RR_02_2023_EN.pdf, dostęp: 14.03.2025 r.

⁴ P. Gutowski, K. Głowacki, *Badanie wpływu EU ETS 2 na dobrobyt gospodarstw domowych w Polsce w kontekście ubóstwa energetycznego i transportowego - rekomendacje do planu społeczno-klimatycznego*, WISE, Warszawa 2023, s. 6.

⁵ M. Stanny, A. Rosner, Ł. Komorowski, *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap IV. Dekada przemian społeczno-gospodarczych*, Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2023.

⁶ Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF, *Wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży w Polsce. Raport z badań* (oprac. T. Komornicki), Warszawa 2024.

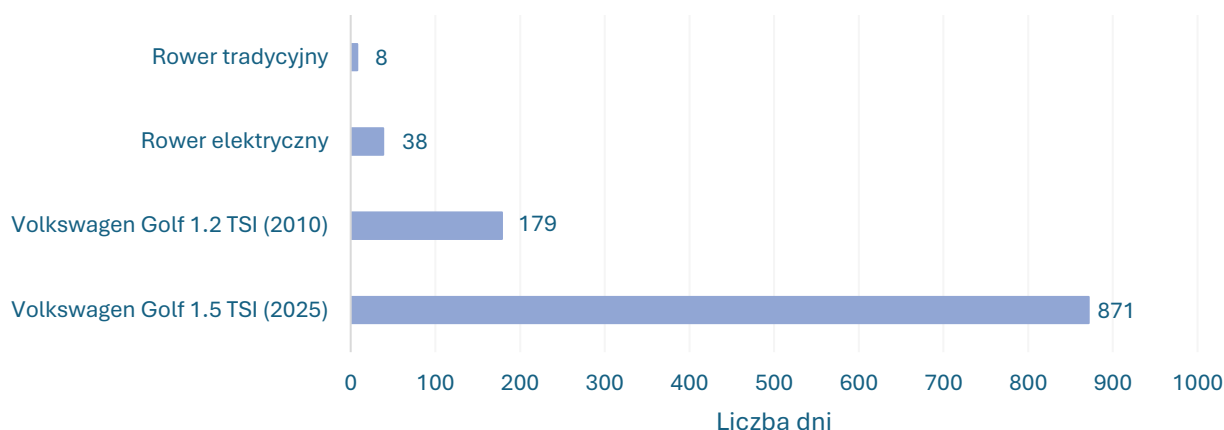


JAK ROWERY ZMIENIAJĄ MOBILNOŚĆ I DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU?

Transport rowerowy staje się coraz bardziej popularnym sposobem przemieszczania się w codziennych podróżach. Jego rosnące znaczenie wynika z wielu czynników, poczynając od wydłużenia czasu dojazdu samochodem w wyniku zatorów drogowych, poprzez chęć prowadzenia zdrowego stylu życia czy dbania o ekologię.

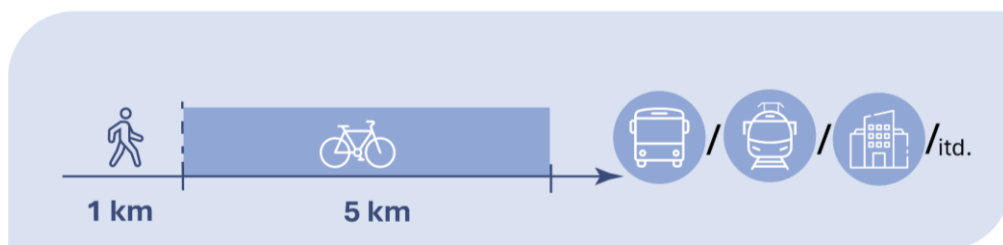
Rowery są **stosunkowo tanim środkiem transportu**, co czyni je dostępnymi dla szerokiego grona użytkowników, w tym osób o niższych dochodach. Charakteryzują się niższym kosztem zakupu i utrzymania w porównaniu z samochodem. Nie trzeba ponosić przy tym kosztów paliwa czy parkowania pojazdów. Odkładając, mądrorealistycznie, co miesiąc pensję minimalną, nowy samochód można kupić dopiero po niecałych 2,5 latach oszczędności. Na używany 15-letni samochód trzeba byłoby zbierać niecałe pół roku. Dla porównania rower elektryczny wymaga 38 dni oszczędności, a rower tradycyjny zaledwie 8 dni odkładania.

Liczba dni potrzebnych do odkładania z pensji minimalnej, na zakup środka transportu⁷



Rower pozwala na **zwiększenie dostępności komunikacyjnej** z 1 km do 5 km w porównaniu do przemieszczania się pieszo. Dzięki temu zyskujemy lepszy i krótszy czasowo dostęp do miejsca pracy lub obiektów użyteczności publicznej, takich jak szkoły, uczelnie, parki czy boiska.

Rower zwiększa **dostępność komunikacyjną** z 1 do 5 km



⁷ Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie www.volkswagen.pl/, www.otomoto.pl/, www.decathlon.pl/, dostęp: 07.04.2025 r.



Transport rowerowy doskonale uzupełnia się także z systemem transportu publicznego. W rejonach, gdzie infrastruktura transportu publicznego jest słabo rozwinięta, rowery mogą stanowić kluczowe rozwiązanie problemu mobilności. Są one szczególnie przydatne w mniejszych miejscowościach i na przedmieściach, gdzie odległości są zbyt duże do pokonania pieszo, ale zbyt małe, by uzasadnić częste kursy autobusów czy pociągów.



Dobrym przykładem uzupełnienia systemu transportu publicznego przez transport rowerowy jest holenderski system OV-fiets, który funkcjonuje od 2003 r. Z biegiem lat cieszy się coraz większą popularnością, dzięki umożliwieniu pokonania ostatniej mili rowerem z miejsca zamieszkania do stacji kolejowej lub przystanku transportu publicznego.

W Polsce dobrym przykładem może być największy system rowerów publicznych w Polsce – Metrorower, który umożliwia poruszanie się po Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Posiadacze biletów średnio- lub długookresowych w systemie Transport GZM, mogą korzystać z Metroroweru przez 60 minut dziennie, bez dodatkowych opłat. System składa się z 7 tys. rowerów oraz 924 stacji na obszarze 31 miejscowości.



W innym modelu działania funkcjonuje system Lajk Bike, który został uruchomiony przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. W odróżnieniu od powyższych systemów, Lajk Bike umożliwia długoterminowe wypożyczanie rowerów w formie subskrypcji. System składa się z 1000 rowerów – 500 pojazdów tradycyjnych oraz 500 pojazdów ze wspomaganiem elektrycznym.

⁸ Źródło: https://en.wikipedia.org/wiki/OV-fiets#/media/File:OV-fiets_recycle_Spoorparade.jpg, dostęp: 05.04.2025 r.

⁹ Źródło: <https://metrorower.transportgzm.pl/>, dostęp: 05.04.2025 r.

¹⁰ Źródło: <https://lajkbike.ztp.krakow.pl/rowery-lajkbike/o-projekcie/>, dostęp: 05.04.2025 r.



Średnie i mniejsze miasta to także miejsca, gdzie najbardziej odczuwalne są decyzje związane z prywatyzacją i likwidacją przewoźników oraz połączeń autobusowych czy zamknięciem linii kolejowych po transformacji ustrojowej. Rowery mogą być używane do pokonywania "ostatniej mili" – odcinka między przystankiem transportu zbiorowego lub stacją kolejową a miejscem docelowym, zwiększając tym samym zasięg i efektywność transportu publicznego.

07.10.2024 r.

„Polacy przesiadają się na rowery. Nie tylko w małych miejscowościach, ale i w dużych, również w aglomeracjach. Rowery mogą być elementem walki z wykluczeniem komunikacyjnym”.

Stanisław Bukowiec

wiceminister infrastruktury,
pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu

Przemieszczanie się rowerem pozwala też na większą elastyczność w poruszaniu się po obszarach miejskich. **Rowerzyści mogą łatwiej omijać korki, wybierać alternatywne trasy, co pozwala na niezależność od zatorów i przewidywalność czasu podróży.** Rowery zajmują także znacznie mniej miejsca niż samochody, zarówno podczas jazdy, jak i parkowania. Zwiększenie udziału rowerów w ruchu miejskim może znacząco przyczynić się do zmniejszenia zatłoczenia dróg, szczególnie w godzinach szczytu. To z kolei prowadzi do poprawy płynności ruchu dla wszystkich uczestników. Rowerem można także docierać do miejsc trudno dostępnych dla samochodów. Ta elastyczność przekłada się na krótszy czas podróży, szczególnie na krótkich i średnich dystansach w zatłoczonych obszarach miejskich.

Regularna jazda na rowerze przynosi także liczne korzyści zdrowotne – poprawia kondycję fizyczną i wytrzymałość, redukuje ryzyko otyłości, cukrzycy czy chorób serca.

Niezależnie czy kierujesz się sercem, czy rozumem – wybierz rower!

Jak wykazali naukowcy z Uniwersytetu w Glasgow w 2017 r., regularne korzystanie z roweru zmniejsza ryzyko zgonu z różnych przyczyn choroby nowotworowej o 45%, a choroby serca – o 46%. Jazda na rowerze przyczynia się także do zmniejszenia poziomu stresu i lepszego samopoczucia.



Naukowcy z Uniwersytetu w Utrechcie w Holandii odkryli, że systematyczna jazda na rowerze korzystnie wpływa na funkcjonowanie istoty białej w mózgu, odpowiedzialnej za efektywne przewodzenie impulsów nerwowych. Dzięki temu informacje między neuronami przekazywane są szybciej, co sprzyja lepszemu przyswajaniu wiedzy oraz poprawia koncentrację.



Jazda na rowerze dostępna na receptę¹¹

W 2022 r. brytyjski rząd uruchomił program pilotażowy umożliwiający lekarzom rodzinnym wystawianie recepty na zajęcia, takie jak nauka jazdy na rowerze, rowerowe grupy wsparcia oraz wypożyczenie roweru. Głównym celem programu jest poprawa zdrowia psychicznego i fizycznego mieszkańców Wielkiej Brytanii poprzez zwiększenie aktywności fizycznej, co ma prowadzić do zmniejszenia liczby wizyt u lekarzy i konieczności stosowania leków. Łączna kwota przedsięwzięcia wynosi 12,7 mln funtów.

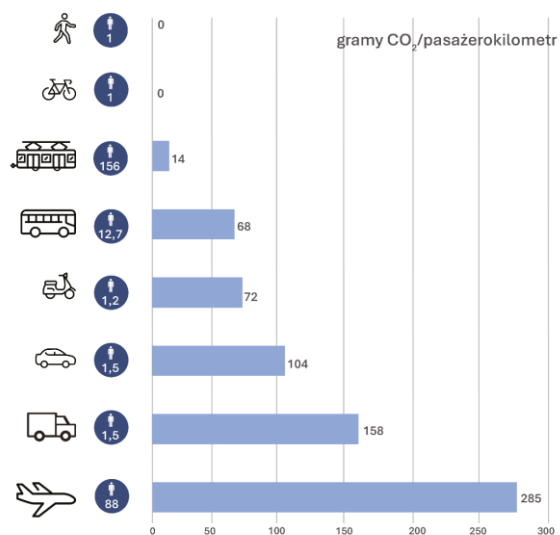


Wykorzystanie roweru wpływa także pozytywnie na lokalne społeczności pod kątem ekonomicznym oraz relacyjnym. Systemy rowerów miejskich w Europie mogą generować od 1,37 do 1,72 euro wartości na każde 1 euro wydane, według badania hiszpańskich ekonomistów z IESE Business School¹³. Analiza uwzględniła m.in. tworzenie miejsc pracy, wzrost przychodów oraz korzyści dla lokalnych firm. Podkreślając kwestie społeczne, warto odnotować, że jadąc rowerem mamy większą szansę, że spotkamy po drodze sąsiada w porównaniu do jazdy samochodem, którą najczęściej wykonujemy w pojedynkę. Przemieszczanie się rowerem pozwala na zwiększenie interakcji społecznych oraz poczucie wspólnoty wśród mieszkańców wsi czy osiedli. W obszarach miejskich użytkowanie roweru może się także przyczynić do powstania bardziej przyjaznych dla ludzi przestrzeni miejskich. Rowery stają się także coraz bardziej dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością. Dzięki rozwojowi rowerów elektrycznych, przemieszczanie się rowerem stało się bardziej dostępne dla osób starszych, umożliwiając im zachowanie niezależności w poruszaniu się. Niemniej należy też przy tym pamiętać o wyższych kosztach zakupu roweru elektrycznego w porównaniu do zwykłego bicykla.

Transport rowerowy razem z transportem publicznym to także odpowiedź na rosnące emisje CO₂ sektora transportu, które są generowane w ponad 60% przez transport drogowy, według Europejskiej Komisji Środowiskowej.

Przemieszczanie się rowerem przyczynia się także do redukcji hałasu, który jest najbardziej uciążliwy na obszarach miejskich. Transport rowerowy doprowadza także do zmniejszenia zależności od paliw kopalnych, a także wymaga mniej przestrzeni i zasobów do budowy infrastruktury w porównaniu z infrastrukturą dla samochodów.

Emisyjność różnych sposobów przemieszczania się
(gramy CO₂ na pasażerokilometr)¹²



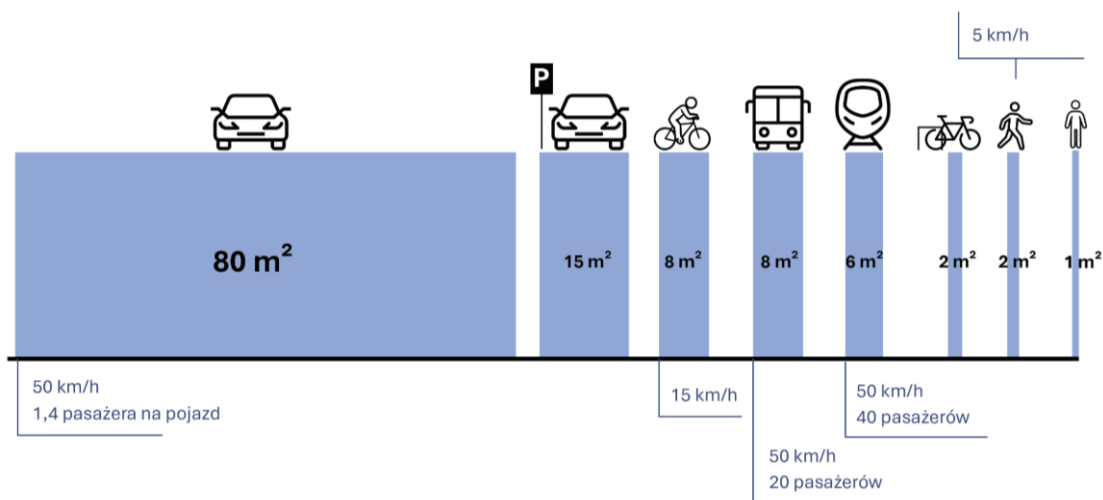
¹¹ Źródło: <https://www.gov.uk/government/news/walking-wheeling-and-cycling-to-be-offered-on-prescription-in-nationwide-trial>, dostęp: 5.04.2024 r.

¹² Źródło: Towards clean and smart mobility, EEA Signals, 2016.

¹³ J.E. Ricart, *The Economic Impact of Bike Sharing*, Navarra 2019, s. 26.

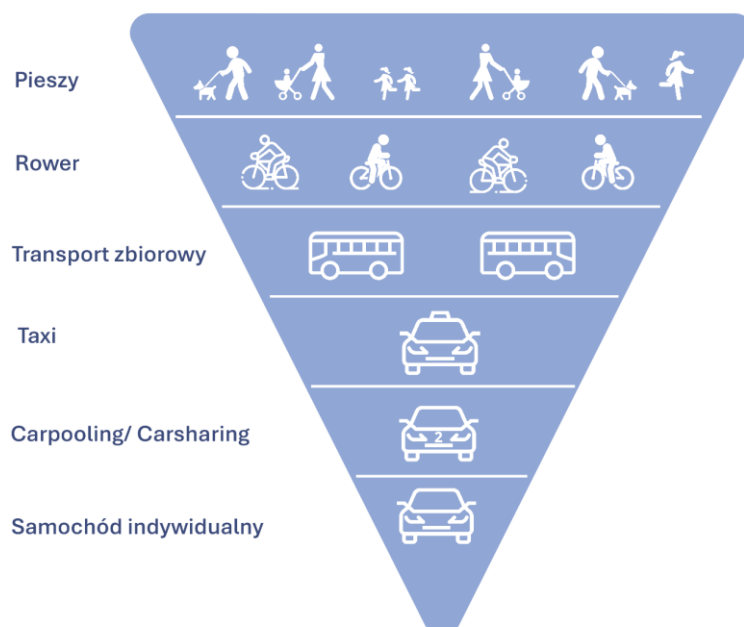


Przestrzeń potrzebna do przemieszczania się jednej osoby w zależności od środka transportu¹⁴



Infrastruktura rowerowa cechuje się także mniejszym kosztem jej utrzymania w porównaniu do infrastruktury drogowej. Niemniej w dalszym stopniu infrastruktura rowerowa jest słabo rozwinięta w szczególności na obszarach wiejskich, co może zniechęcać do przemieszczania się pomiędzy sąsiednimi miejscowościami.

Przemieszczanie się rowerem wpisuje się także w ideę zrównoważonej mobilności, która stanowi podstawę przyjmowanych przez samorządy w ramach Miejskich Obszarów Funkcjonalnych – Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Podstawą powiązanej z ideą odwróconej piramidy mobilności jest mobilność aktywna, rozumiana jako poruszanie się np. pieszo czy na rowerze, które stanowią najbardziej przyjazne formy przemieszczania się dla środowiska.



¹⁴ Źródło: Amsterdam maakt ruimte. Agenda Amsterdam Autoluw, Amsterdam 2020.



ROWER W SŁUŻBIE KLIMATU I POPRAWY DOSTĘPNOŚCI – REKOMENDACJE

Liczne zalety transportu rowerowego pokazują, że stanowi on bardzo dobry sposób na zwalczanie ubóstwa i wykluczenia transportowego, zarówno jako środek codziennych podróży, jak i tworzący synergię z transportem publicznym. Rekomendujemy więc poszerzenie zapisów planu społeczno-klimatycznego poprzez uwzględnienie w nim działań dotyczących transportu rowerowego:



Budowy infrastruktury dróg dla pieszych i rowerów na obszarach wiejskich oraz wzdłuż dróg wojewódzkich i krajowych w miejscach, gdzie mieszkańcy często przemieszczają się pomiędzy sąsiednimi miejscowościami w codziennych dojazdach. Wpisuje się to w działania dotyczące zapewnienia dostępu do odpowiedniej infrastruktury publicznej. Nowa infrastruktura powinna powstać na obszarach najbardziej zagrożonych ubóstwem i wykluczeniem transportowym. Priorytetem powinna być także infrastruktura łącząca szkoły średnie, węzły przesiadkowe, stacje i przystanki kolejowe z pobliskimi miejscowościami w promieniu 5 km, a z możliwością budowy zadaszonych parkingów rowerowych w miejscach docelowych. Pozwoli to na stworzenie alternatywy dla transportu drogowego oraz słabszej oferty transportu publicznego. **Działanie bardzo dobrze wpisuje się także we wskaźnik nr 28** zaproponowany w rozporządzeniu dotyczącym Społecznego Funduszu Klimatycznego – wspierana infrastruktura rowerowa.



Tworzenia systemów rowerów publicznych na obszarach dotkniętych ubóstwem oraz wykluczeniem transportowym, a także poprawiających dostępność do transportu publicznego. Wpisuje się to w zachęcanie do korzystania z przystępnego cenowo i dostępnego transportu publicznego oraz wspieranie podmiotów prywatnych i publicznych w rozwijaniu i zapewnianiu zrównoważonej mobilności na żądanie, usług w zakresie mobilności współdzielonej i opcji aktywnej mobilności. Jest to istotne ze względu na efektywność ekonomiczną systemu transportu – nie każda polska gmina czy małe miasto może mieć dostęp do sieci kolejowej, a rozwój połączeń autobusowych może być utrudniony, pomimo funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, w szczególności w miejscach o małej gęstości zaludnienia czy rozproszonej zabudowie mieszkalnej. Taki system mógłby służyć zarówno do przemieszczania się w obrębie gminy, jak i do dojazdów do: szkół, przystanków transportu publicznego w sąsiednich miejscowościach, węzłach przesiadkowych, stacji i przystanków kolejowych, większych ośrodków miejskich. Standardowe rowery mogłyby być wykorzystywane do pokonywania tras do kilku kilometrów, natomiast publiczne rowery elektryczne umożliwiałyby pokonywanie dystansów nawet do kilkunastu kilometrów. To innowacyjne podejście może stanowić efektywną odpowiedź na wyzwania transportowe w mniejszych miejscowościach. **Działanie bardzo dobrze wpisuje się także we wskaźniki nr 26 i 27** zaproponowane w rozporządzeniu dotyczącym Społecznego Funduszu Klimatycznego – dodatkowe rozwiązania w zakresie mobilności współdzielonej i mobilności na żądanie oraz liczba użytkowników mobilności współdzielonej i mobilności na żądanie, wspieranych ze środków



i inwestycji finansowanych w ramach Funduszu. Częściowo wpisuje się także we wskaźnik nr 23 dotyczący liczby rowerów i pojazdów na potrzeby mikromobilności, wspieranych ze środków i inwestycji finansowanych w ramach Funduszu.



Dopłaty do zakupu rowerów dla osób dotkniętych ubóstwem transportowym

– wpisuje się to w działania dotyczące zapewnienia dostępu do bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów oraz rowerów, przy jednoczesnym zachowaniu neutralności technologicznej, w tym wsparcia finansowego na ich zakup lub zachęty podatkowe do ich zakupu. Dopłaty powinny pozwolić na zakup roweru tradycyjnego lub elektrycznego przez osoby dotknięte ubóstwem transportowym. Należy przy tym zaznaczyć, że wysoka cena rowerów elektrycznych może stanowić barierę w jego zakupie.

Działanie pozwala zrealizować zaproponowany wskaźnik nr 23 dotyczący liczby rowerów i pojazdów na potrzeby mikromobilności, wspieranych ze środków i inwestycji finansowanych w ramach Funduszu.

Wdrożenie tych rekomendacji nie tylko poprawi jakość życia mieszkańców, ale również przyczyni się do realizacji celów klimatycznych oraz społecznych. Transport rowerowy to inwestycja w przyszłość – bardziej ekologiczne, zdrowe i dostępne społeczeństwo.

Dobra praktyka – wiaty rowerowe przy dworcu kolejowym w Pile (zdjęcie wykonane w grudniu przy niskiej intensywności opadów śniegu)¹⁵.



Dobra praktyka – wiaty rowerowe przy szkołach - budowa dobrych postaw transportowych od najmłodszych lat ¹⁶.

¹⁵ Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

¹⁶ Źródło: <https://um.warszawa.pl/waw/rowery/-/wiaty-rowerowe-przy-szkolach-podsumowujemy-projekt>, dostęp: 15.04.2024 r.



TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl