



Rowerowa Polska PZU

RAPORT O STYLU JAZDY,
BEZPIECZEŃSTWIE I EDUKACJI

2026


Rowerowa
Polska PZU





SPIS TREŚCI

Wstęp	3
Założenia i cele opracowania	4
Metodologia	4
Wyniki badań	5
Rower w życiu codziennym Polaków	6
Praktyki i związane z jazdą na rowerze	19
Bezpieczeństwo rowerzystów	29
Potrzeba edukacji rowerowej	35
Podsumowanie	43
Zakończenie	45





WSTĘP

Zdecydowana większość Polaków jeździ na rowerze. Rower stał się nieodzownym elementem codziennej mobilności. W sezonie ponad połowa osób, które jeżdżą na rowerze, robi to co najmniej kilka razy w tygodniu, a ponad jedna piąta – niemal codziennie.

Jazda na rowerze to nie tylko sposób przemieszczania się – zaspokaja także wiele innych potrzeb: ruchu, relaksu, kontaktu z bliskimi, a nawet kreowania własnego wizerunku... Pomaga dbać o zdrowie, poprawia samopoczucie, jest proekologiczna.

Popularność tej formy aktywności sprawia, że rowerzyści stanowią dziś znaczącą grupę uczestników ruchu drogowego. Jednocześnie na co dzień zmagają się z wieloma wyzwaniami. Do najważniejszych z nich należą problemy infrastrukturalne, takie jak zły stan dróg, brak odpowiednio zaprojektowanych dróg rowerowych czy niedostateczne oświetlenie. Bardzo duże znaczenie ma również ograniczona znajomość zasad ruchu drogowego - zarówno wśród rowerzystów, jak kierowców i pieszych. Te zjawiska pokazują, jak bardzo potrzebna jest intensyfikacja działań edukacyjnych i prewencyjnych, które podniosą bezpieczeństwo i komfort poruszania się wszystkich użytkowników dróg.

Naszą odpowiedzią na te wyzwania jest program „**Rowerowa Polska PZU**”. W jego ramach będziemy promować bezpieczną i odpowiedzialną jazdę na rowerze, wspierać zdrowy styl życia, a także budować kulturę rowerową opartą na wzajemnym szacunku wszystkich uczestników ruchu drogowego.



ZAŁOŻENIA I CELE OPRACOWANIA

W raporcie prezentujemy pełny obraz tego, **w jaki sposób Polacy korzystają z rowerów oraz jakie mają potrzeby jako rowerzyści**. Zwracamy też uwagę na te obszary, które wymagają jeszcze poprawy, aby jazda na rowerze stała się jeszcze bardziej dostępna, komfortowa i bezpieczna dla wszystkich uczestników ruchu.

Prezentujemy wyniki badania przeprowadzonego na nasze zlecenie przez Grupę 4P, które uzupełniliśmy opiniami ekspertów. Dzięki temu – w ramach działań edukacyjnych PZU – **stworzyliśmy unikalne kompendium wiedzy o rowerzystach w Polsce**.



METODOLOGIA

CAWI (*ComputerAssisted Web Interview*)

Ogólnopolska próba Polaków w wieku 18–65 lat.

Próba reprezentatywna ze względu na płeć, wiek, wielkość miejscowości, region.

N = 1514

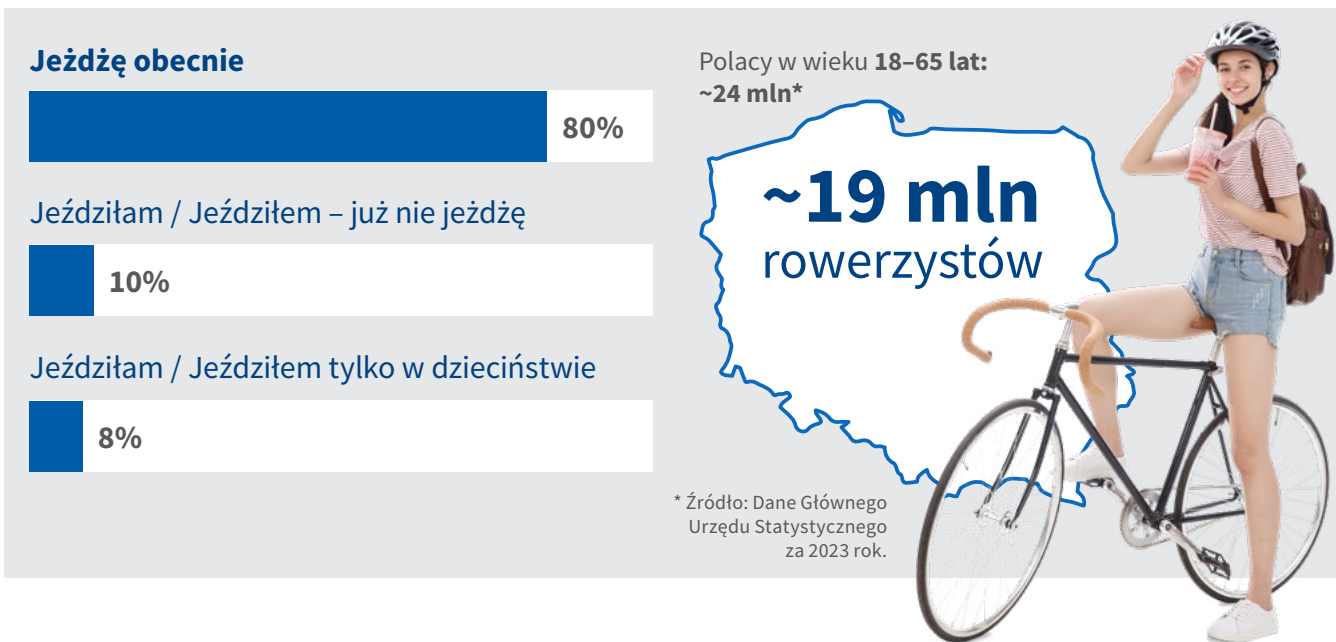
Wywiady przeprowadzone w dniach od 12 do 24 czerwca 2025 roku.

Badanie przeprowadziła: Grupa 4P.



WYNIKI BADAŃ

Jazda na rowerze to powszechne zjawisko – niemal wszyscy Polacy potrafią jeździć rowerem, a większość z nich jest aktywnymi rowerzystami.



1%

**Nigdy nie
jeździłam / jeździłem
rowerem**





Rower w życiu codziennym Polaków

Pierwsze doświadczenia z jazdą na rowerze najczęściej mamy w dzieciństwie. Dla Polaków rower to dziś znacznie więcej niż tylko środek transportu – **jazda na rowerze stała się formą wypoczynku, uprawiania sportu, a nawet budowania własnego stylu i wizerunku**. To także naturalna część życia rodzinnego i towarzyskiego: pozwala spędzać czas z bliskimi i znajomymi.

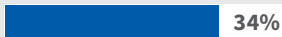
Wizerunek rowerzystów w Polsce jest na ogół pozytywny. Osoby jeżdżące na rowerze kojarzą się nam z dbałością o zdrowie, aktywnym trybem życia oraz troską o środowisko. Gdy rozmowa dotyczy bezpieczeństwa, ten obraz staje się jednak bardziej złożony. Rowerzyści budzą emocje – często zarzuca się im brawurę, lekkomyślność czy nieprzewidywalność na drodze.

Rower to także technologia. Aplikacje treningowe, internetowe społeczności oraz możliwość dzielenia się wynikami nadają jeździe na rowerze wymiar cyfrowy. W mediach społecznościowych powstają – często lokalne – grupy, których uczestnicy wyznaczają sobie wspólne wyzwania, wzmacniając tym samym poczucie przynależności i współtworząc nową, cyfrową kulturę rowerową.

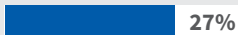
Umiejętność jazdy na rowerze **Polacy nabywają w dzieciństwie**, najczęściej dzięki rodzicom.

Jeździć rowerem nauczyła / nauczyły / nauczyli mnie:

tata



sama się nauczyłam / sam się nauczyłem



mama



rodzeństwo



dziadek



znajomi



dalsza rodzina



nie pamiętam



nigdy nie jeździłam / jeździłem

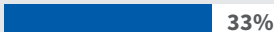


Gdy miałam / miałem:

mniej niż 6 lat



6–15 lat



15–18 lat



więcej niż 18 lat



nie pamiętam



nigdy nie jeździłam / jeździłem



O **samodzielnej nauce** jazdy na rowerze częściej mówią **mężczyźni** (31%) i osoby **powyżej 55. roku życia** (43%).

Co ciekawe, **najmłodszy** badani (osoby w wieku 18–34 lat) – częściej niż ogół badanej populacji – wskazują, że **jeździć nauczyła ich mama**: 30% vs 12% ogółu i vs 6% przedstawicieli najstarszych grup wiekowych! Taki wynik może świadczyć o pewnej zmianie w podziale ról i obowiązków rodzinnych w polskim społeczeństwie.

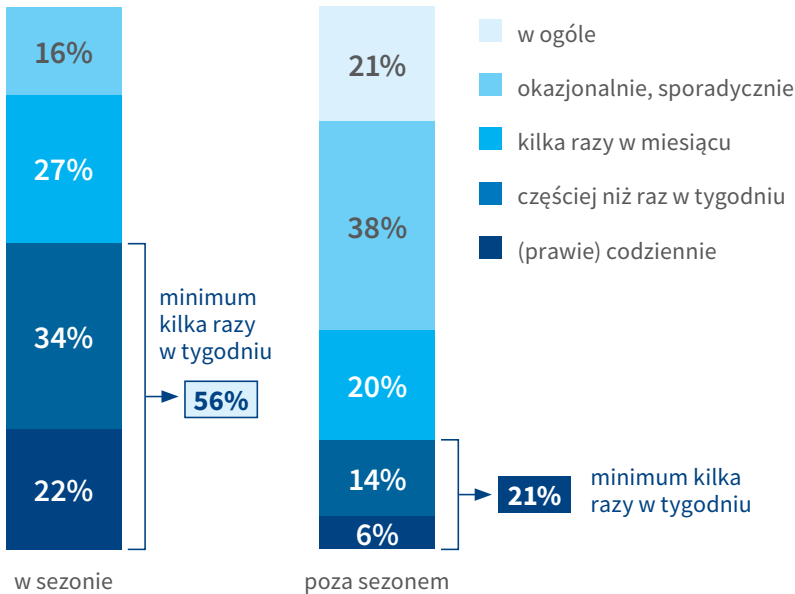


Kto nauczył Cię jeździć rowerem? / W przybliżeniu, w jakim okresie swojego życia nauczyłeś / nauczyłaś się jeździć rowerem?
Podstawa: wszyscy respondenci, N = 1514



Jazda na rowerze to **popularny sposób przemieszczania się** przez cały rok. Polacy przeważnie jeżdżą w sezonie wiosenno-letnim, ale co piąty rowerzysta jeździ często także w chłodniejszych miesiącach (jesienią, a nawet zimą).

Częstotliwość jazdy



W tzw. „sezonie” częstotliwość jazdy rowerem jest dość zbliżona we wszystkich grupach respondentów. Poza „sezonem” mężczyźni jeżdżą jednak nieco częściej niż kobiety (przynajmniej okazjonalnie: 84% mężczyzn vs 73% kobiet).



Z jakich sposobów / środków komunikacji korzystasz? – Rower / Jak często jeździsz rowerem?
Podstawa: wszyscy respondenci, N = 1514; osoby jeżdżące rowerem, n = 1214



82%

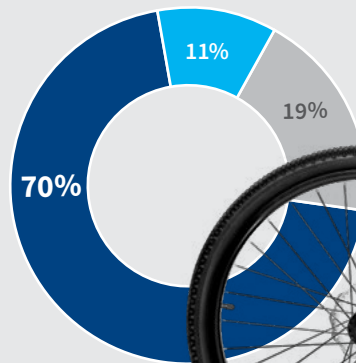
rowerzystów traktuje
rower jako **okazję**
do **aktywnego relaksu**





Polacy wsiadają na rower głównie dlatego, że chcą i lubią to robić. Rower traktują przede wszystkim jako **sposób na relaks i okazję do wysiłku fizycznego**. Dla co trzeciego rowerzysty rower jest jednak środkiem transportu.

PRZYJEMNOŚĆ vs KONIECZNOŚĆ



- Jeżdżę, bo lubię i chcę
- Jeżdżę, bo nie mam innej możliwości
- Nie wiem

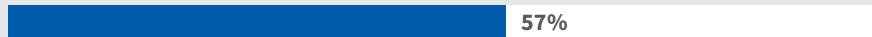


▲▼ Różnica istotna statystycznie między daną grupą a ogółem – poziom istotności 0,05.

aktywność fizyczna – amatorsko (np. przejażdżki po okolicy, dawka ruchu)

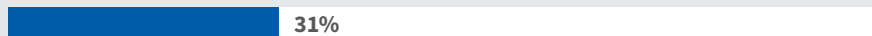


relaks / sposób na spędzenie aktywnie czasu ze znajomymi lub rodziną



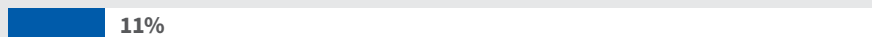
82% tzw. aktywne spędzenie czasu (amatorsko)

środek transportu – zamiast komunikacji miejskiej / samochodu

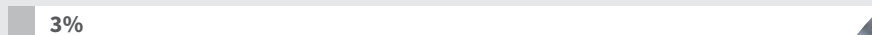


9% wszystkich rowerzystów traktuje rower **wyłącznie** jako środek transportu

aktywność fizyczna – profesjonalnie (treningi przed zawodami / wyścigami)



Nie wiem / Trudno powiedzieć



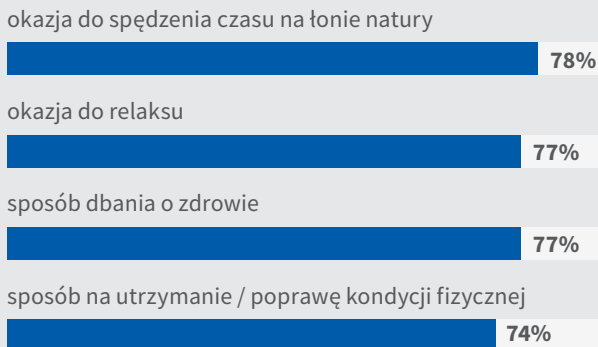
Rower traktują jako **konieczność** częściej najmłodszy badani (w wieku 18–34: 17%), osoby słabiej oceniające swoją sytuację materialną (20%) oraz korzystające z komunikacji miejskiej (15%) i hulajnóg (32%). **Profesjonalnie jeżdżą na rowerze tzw. młodzi dorośli**, czyli osoby w wieku 25–34 lat (18%). Rower jako **środek transportu** najczęściej sprawdza się w **największych miastach** – powyżej 500 tys. mieszkańców (40%).



Które stwierdzenie jest Ci bliższe? / Do czego służy Ci rower?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214

Jazda na rowerze to okazja do **kontaktu z naturą**, a także sposób na **zdrowie i dobrą kondycję**.

Jazda rowerem to dla mnie:



sposób dbania o wygląd / sylwetkę / mięśnie



okazja do spędzenia czasu z bliskimi



okazja do pobycia samej / samemu ze sobą



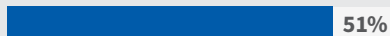
ekologiczna alternatywa dla samochodu



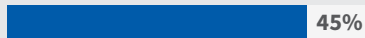
sposób na dotarcie do celu
– brak komunikacji miejskiej



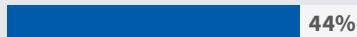
sposób na szybsze dotarcie do celu
– zakorkowane miasto



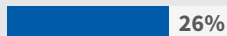
wyzwanie sportowe / pokonywanie swoich możliwości



okazja do integracji z osobami,
które mają podobne hobby



okazja do poznania kogoś



sposób na pokazanie się, bycie na czasie



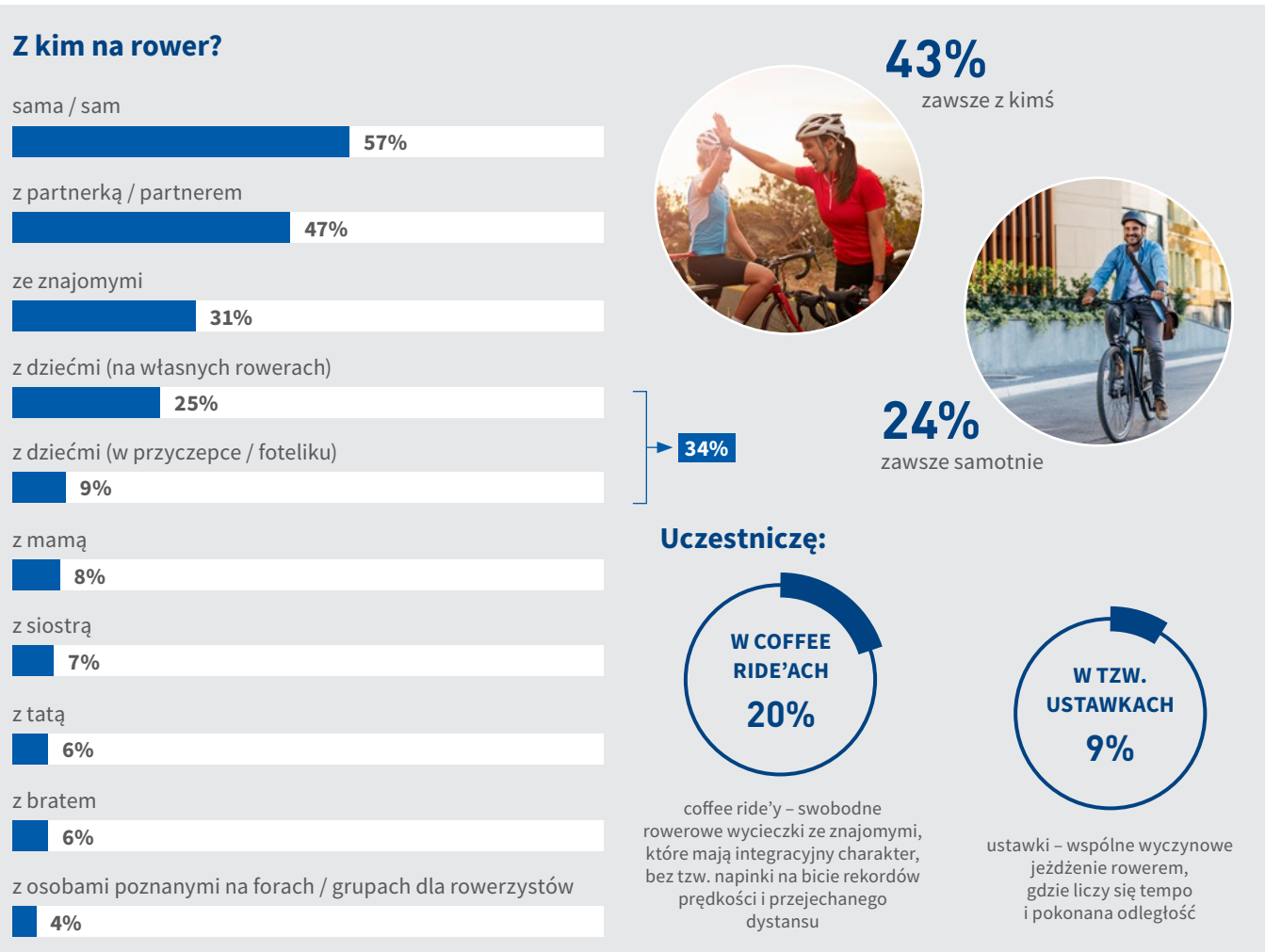
Relaks jest szczególnie ważny dla rowerzystów **powyżej 55. roku życia** (80%), a **poprawa wyglądu** – dla osób **w wieku 35–44 lat** (72%) i **kobiet** (70%).

Kobiety wyróżnia traktowanie jazdy rowerem jako okazji do **spędzenia czasu z bliskimi** (73%), a mężczyzn – jako szansy na **nawiązanie nowych znajomości** (31%).

Osoby **w wieku 35–44 lat** częściej niż ogół badanych zwracają uwagę na korzyści dla **środowiska** (67%), a osoby **w wieku 25–34 lat** chętniej przyznają, że rower to dla nich **okazja do autoprezentacji** i znak **bycia na czasie** (30%).

W jakim stopniu poniższe stwierdzenia pasują do Ciebie: „Jazda rowerem jest dla mnie...”?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214

Jazda na rowerze jest również **doskonałą okazją do spotkań**. Cztery osoby na 10 jeżdżą zawsze z kimś, a zaledwie jedna czwarta – wyłącznie samotnie.



Ponad połowa rowerzystów wybiera się na przejażdżki **w pojedynkę** – częściej **mężczyźni** (67%) i osoby **po 55. roku życia** (70%).

Partnerzy życiowi, jako towarzysze przejażdżek rowerowych, dominują zwłaszcza wśród **kobiet** (52%) i osób **w wieku 44–55 lat** (55%).

Z dzieckiem w przyczepce / foteliku można spotkać przede wszystkim osoby w wieku **35–44 lat** (15%).

Zarówno **znajomi** (53%), jak też **członkowie rodziny** (mama: 27%, tata: 24%, siostra: 20%, brat: 17%) zdecydowanie częściej **towarzyszą rowerzystom do 24. roku życia**. W **coffee ride'ach** biorą udział głównie osoby **najmłodsze – do 24. roku życia** (29%), podczas gdy na tzw. **ustawki** umawiają się głównie osoby **w wieku 25–34 lat** (17%).



Czy jeździsz...? (wskaż wszystkie pasujące odpowiedzi) / Czy zdarza Ci się brać udział w dłuższych rajdach rowerowych? / Czy zdarza Ci się brać udział w coffee ride'ach / oddolnych ustawkach?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214



Polacy są nastawieni raczej pozytywnie do rowerzystów. Z jednej strony, **doceniają ich godną naśladowania postawę** i fakt, że podejmują aktywność fizyczną. Z drugiej strony jednak, irytują ich nieprzewidywalne zachowania rowerzystów.



Osoby w wieku 45–54 lat w większym stopniu doceniają **aspekt ekologiczny** wyboru roweru zamiast samochodu (46%), a **najstarsi** badani (w wieku 55+) częściej odczuwają **więź z rowerzystami** (34%).

Z wiekiem rośnie też liczba osób uprzedzonych do rowerzystów. Na **nieprzewidywalność rowerzystów i ich brak uważności** na innych uczestników ruchu drogowego wskazuje około 2/3 osób **powyżej 44. roku życia**.

Z kolei **najstarsi** badani (w wieku 55+) dodatkowo częściej zwracają uwagę na **poczucie bezkarności** rowerzystów (65%), **wymuszanie pierwszeństwa** (60%) oraz **ich słabą widoczność** po zmroku (52%).



* Odpowiedzi w wersji skróconej.

Dlaczego rowerzyści budzą w Tobie pozytywne emocje? / Dlaczego rowerzyści budzą w Tobie negatywne emocje?
Podstawa: osoby, u których rowerzyści budzą pozytywne odczucia, n = 844;
osoby, u których rowerzyści budzą negatywne odczucia, n = 505



Emocje, które wzbudzają rowerzyści, przekładają się na ich wizerunek w społeczeństwie. **Są postrzegani raczej pozytywnie** i kojarzeni z aktywnością fizyczną, troską o zdrowie, wysportowaną sylwetką, zachowaniami proekologicznymi i mobilnością. Często jednak badane osoby uważają rowerzystów za nieprzewidywalnych, nieostrożnych i lekkomyślnych.



Lekkomyślni

Agresywni Zaangażowani

Arogancy Nowocześni **Nieostrożni**



Nieprzewidywalni Egoistyczni

Roszczeniowi **Wysportowani** 35%

Mobilni **Aktywni** 52% Niezależni

Chaotyczni **Dbający o zdrowie** 46%

Świadomi **Ekologiczni** 35%

Oszczędni

Irytujący



Co myślisz o rowerzystach? Jakie określenia do nich pasują?
Podstawa: wszyscy respondenci, N = 1514



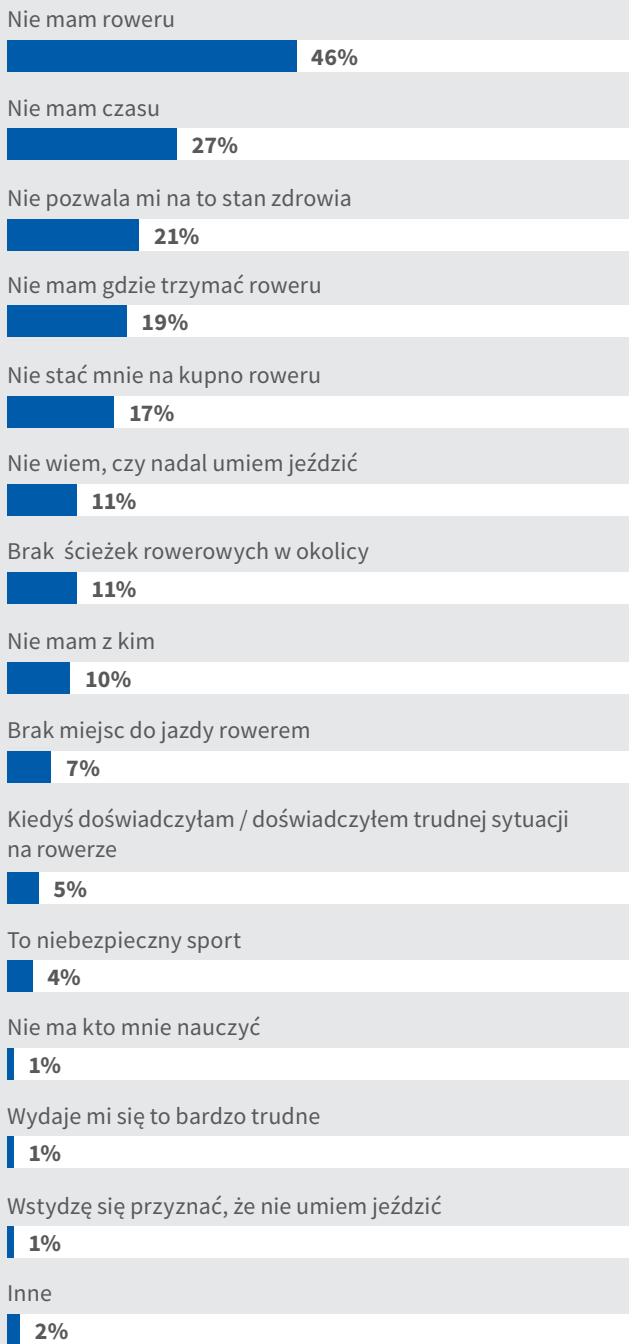
Większość osób, które obecnie nie jeżdżą na rowerze, jest **otwartych na taki rodzaj aktywności**. Przed powrotem do jazdy rowerem powstrzymuje je brak roweru lub czasu, bądź zły stan zdrowia. Osoby niezainteresowane jazdą na rowerze deklarują, że po prostu nie mają takiej potrzeby.

Chęć rozpoczęcia / powrotu do jazdy rowerem

Chciałabym / Chciałbym **59%**

Nie chciałabym / chciałbym **41%**

Co Cię powstrzymuje przed powrotem do / rozpoczęciem jazdy na rowerze?



Co Cię powstrzymuje przed jazdą rowerem?



Zły **stan zdrowia** częściej powstrzymuje przed jazdą na rowerze osoby **w wieku 55+** (38%). Osoby **w wieku 35–44 lat** częściej mają **problem ze znalezieniem czasu** (43%). **W największych miastach** trudnością jest **brak miejsc**, w których można trzymać rower (37%), z kolei mieszkańcy **ws**i zmagają się z **brakiem ścieżek** rowerowych (23%).

Czy chciałybyś / chciałbyś zacząć jeździć rowerem / wrócić do jazdy? / Dlaczego nie chcesz jeździć rowerem? / Co powstrzymuje Cię przed rozpoczęciem jazdy rowerem?

Podstawa: osoby niejeżdżące rowerem, n = 300; osoby, które chciałyby jeździć rowerem, n = 178; osoby, które nie chciałyby jeździć rowerem, n = 122

Chociaż **aplikacje rowerowe** są popularne wśród rowerzystów – korzysta z nich co drugi – tylko **17% z nich wchodzi w interakcje z innymi użytkownikami** (np. ich lajkuje lub motywuje).



WYPOWIEDŹ EKSPERTA

Kacper Goliński

VELOPLANNER



Dane pokazujące, że 53% rowerzystów korzysta z aplikacji mobilnych, mogą się wydawać jednoznaczne, ale wymagają szerszego spojrzenia. Za określeniem „aplikacja rowerowa” mogą się kryć bardzo różne narzędzia: od aplikacji treningowych, przez planery tras, po platformy społecznościowe. Każda z nich pełni inną funkcję i przyciąga inną grupę użytkowników.

Dobrym przykładem są dane z polskiej platformy VeloPlanner, którą wykorzystują głównie osoby planujące dłuższe wyprawy. Aż 70% jej użytkowników to osoby w wieku 35–54 lata. Wynika to z tego, że planowanie tras wymaga nieco więcej czasu, doświadczenia i często większego budżetu. Podobny obraz wyłania się z międzynarodowego raportu „Strava Year in Sport”, który pokazuje, że młodszy użytkownicy dwa razy częściej rejestrują swoje biegi niż jazdę na rowerze. Z kolei osoby w wieku 55+ częściej wybierają właśnie rower.

To wyraźny sygnał, że turystyka rowerowa jest aktywnością, do której się dojrzeza. Wraz z wiekiem rośnie potrzeba spokojniejszej, dłuższej jazdy, a nie krótkich, intensywnych treningów. Rosnąca popularność rowerów elektrycznych dodatkowo wzmacnia ten trend, bo pozwala pokonywać dłuższe dystanse osobom w różnej kondycji fizycznej.

Patrząc na te dane, warto pamiętać, że zainteresowanie technologią nie maleje z wiekiem. Zmienia się jedynie to, po jakie aplikacje sięgają rowerzyści i w jakim celu z nich korzystają. Dla jednych to narzędzie do poprawy wyników, dla innych – sposób na planowanie wolnego czasu czy odkrywanie nowych tras.



16%

rowerzystów dzieli się
treściami edukacyjnymi
w co najmniej jednym
miejscu w internecie.



Rowerzyści czerpią swoją wiedzę związaną z jazdą na rowerze przede wszystkim od znajomych. 16% spośród nich dzieli się swoją wiedzą rowerową z innymi w internecie.

Czerpię wiedzę:

od znajomych

38%

ze stron sklepów sportowych / rowerowych

20%

z forów internetowych

19%

z grup na Facebooku

15%

z portali sportowych

14%

z blogów / stron poświęconych rowerom

14%

z TikToka

9%

z Instagrama

7%

inne

2%

Nie szukam takich informacji

30%

Dzielę się wiedzą:

na Facebooku

10%

na blogu / stronie internetowej

9%

na forach internetowych

9%

na Instagramie

8%

na TikToku

8%

Po porady publikowane **na stronach internetowych sklepów sportowych/ rowerowych** sięgają głównie **mężczyźni** (25%). Oni też nieco częściej zaglądają na fora internetowe (23%) i portale stricte rowerowe (17%).

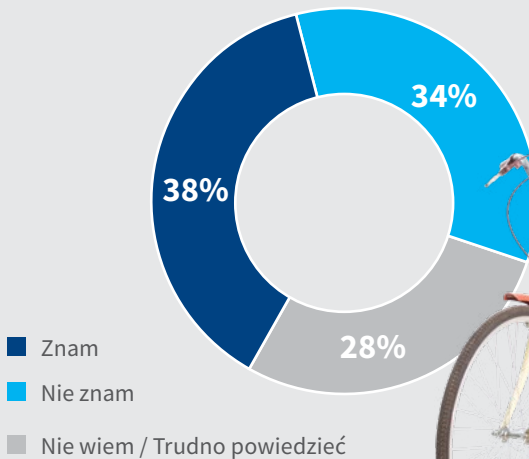
TikTok i Instagram przyciągają raczej **młodych dorosłych** (do 34. roku życia), szczególnie silnie **osoby przed 25. rokiem życia**: po znajomych TikTok jest ich drugim (21%), a Instagram – trzecim (16%) źródłem wiedzy o rowerach.

Po drugiej stronie – jako twórcy treści – częściej znajdują się **mężczyźni** (ok. 60% publikujących treści związane z jazdą rowerem) oraz osoby **w wieku 25–34 lat** (ok. 40%).

Skąd czerpiesz wiedzę na tematy związane z jazdą na rowerze? Weź pod uwagę zarówno kwestie techniczne, jak też planowanie tras etc. / Czy sama / sam publikujesz treści związane z rowerami na...?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214

Zaangażowani rowerzyści nie tylko poszerzają i rozpowszechniają swoją wiedzę, ale także interesują się **akcjami oraz kampaniami rowerowymi** i biorą w nich aktywnie udział. Wydarzenia te mają zazwyczaj zasięg lokalny.

Czy znasz wydarzenia przeznaczone dla rowerzystów?



Trzy najczęściej wymieniane wydarzenia: lokalne pikniki (12%) i rajdy (10%) oraz Rowerowa Masa Krytyczna (8%).

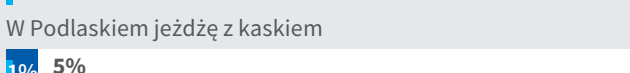
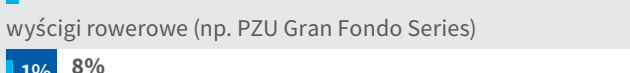
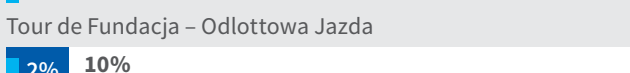
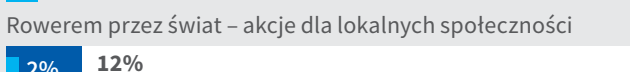
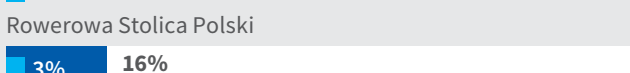
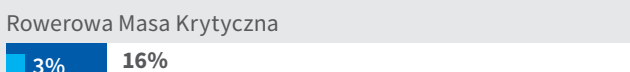
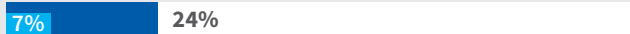


80%

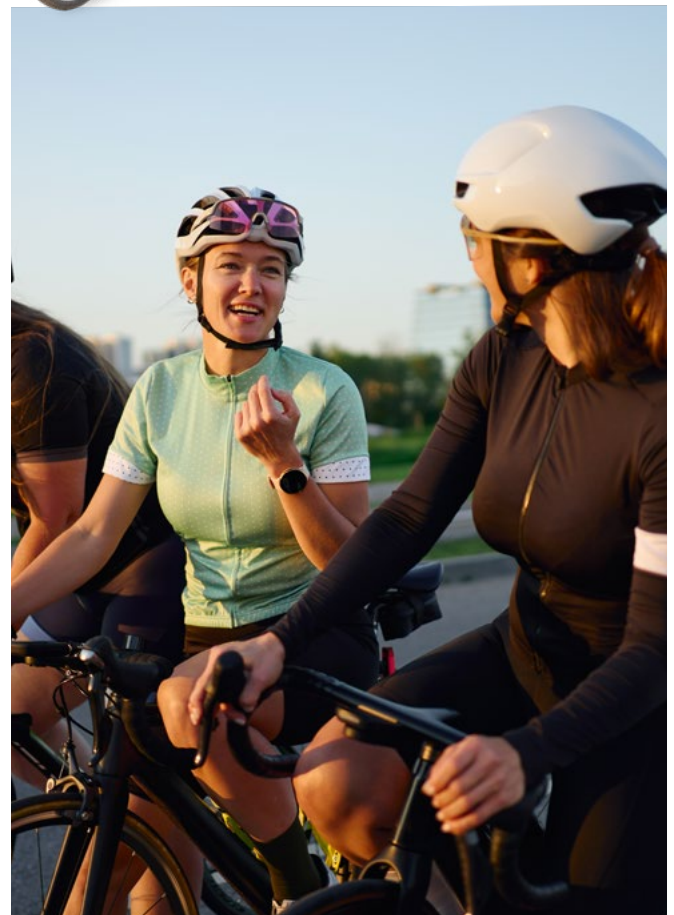
rowerzystów nie uczestniczyło w żadnej akcji rowerowej.

Znam następujące wydarzenia lub w nich uczestniczyłam / uczestniczyłem:

pikniki / rajdy organizowane przez lokalną społeczność



■ Znam ■ Uczestniczyłam / Uczestniczyłem



Czy spotkałaś / spotkałeś się z wydarzeniami, akcjami społecznymi oraz kampaniami skierowanymi do rowerzystów? A czy słyszałaś / słyszałeś o następujących akcjach / kampaniach? / Czy brałaś / brałeś udział w którejś z akcji / kampanii dla rowerzystów?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214



Praktyki związane z jazdą na rowerze i wyzwania, z którymi mierzą się rowerzyści

Rowerzyści najchętniej wybierają drogi rowerowe, leśne i spokojne ulice. Wybór trasy jest zatem silnie podyktowany **potrzebą bezpiecznego i przyjemnego sposobu poruszania się** – niezależnie od tego, czy rower jest środkiem transportu czy formą rekreacji. Potwierdzają to również pokonywane dystanse: **przeważają krótkie odcinki do 10 km**. Natomiast zdecydowanie mniej osób decyduje się na dłuższe trasy.

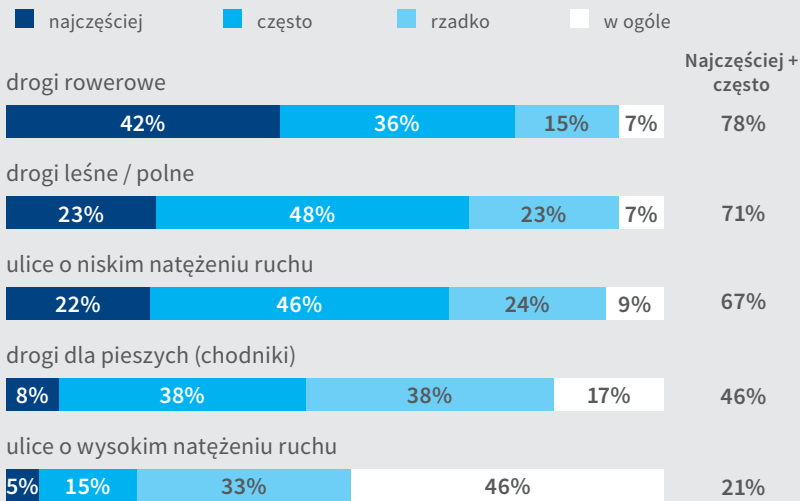
Rowerzyści mierzą się również z wieloma wyzwaniami. **Zwracają uwagę na liczne problemy związane z infrastrukturą, wśród których najczęściej wymieniają:** zły stan dróg oraz brak poboczy. W drugiej kolejności wyzwanie stanowią nieostrożni kierowcy oraz piesi zapatrzeni w swoje telefony. Dodatkowo, często skarżą się na kradzieże rowerów.

Policjanci podkreślają z kolei, że uczestnicy ruchu drogowego – nie tylko rowerzyści, ale także piesi i kierowcy – wciąż zbyt często zachowują się w niewłaściwy sposób. Mimo że **w 2025 roku rowerzyści spowodowali mniej wypadków** niż we wcześniejszych latach, nadal niezbędne są działania edukacyjne oraz konsekwentnie prowadzone akcje prewencyjne.

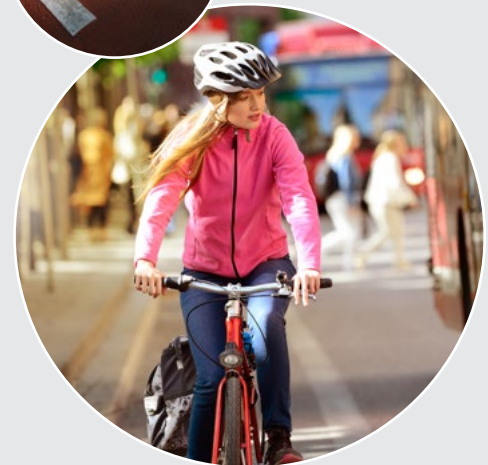


Rowerzyści wybierają przeważnie **drogi rowerowe, drogi leśne i spokojne ulice**. Najczęściej pokonują krótkie dystanse (do 10 km). Na wycieczki dłuższe niż 30 km decyduje się (przynajmniej czasami) co druga osoba.

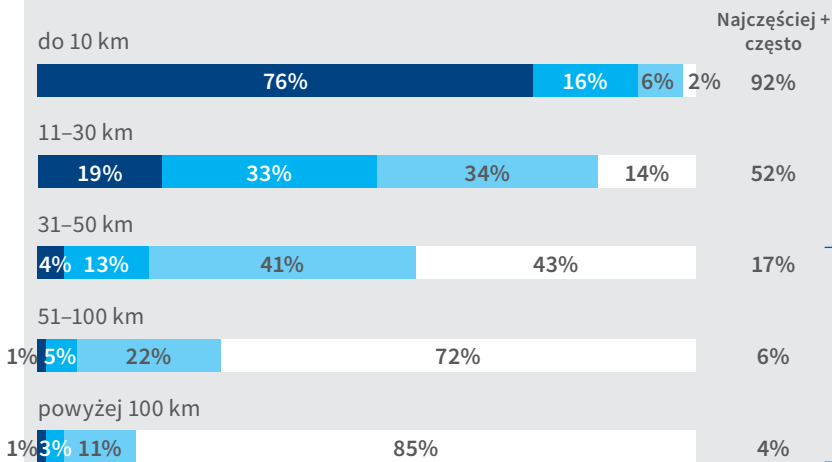
Rodzaje tras



Na **drogach rowerowych** można spotkać przede wszystkim **starszych badanych**: to pierwszy wybór niemal połowy osób w wieku 45+. **Młodszy** – częściej niż ogół badanych – wybierają jazdę **spokojną ulicą** (79% robi to co najmniej „często”) lub **chodnikiem** (68%).



Dystans



Co czwarty rowerzysta bierze udział w dłuższych rajdach rowerowych – w jednym na 20 przypadków są to rajdy kilkudniowe, z opcją nocowania.



Jakimi rodzajami dróg jeździsz? / Jakie odległości pokonujesz rowerem podczas jednorazowych wyjazdów?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214



WYPOWIEDŹ EKSPERTA

Olgierd Geblewicz

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Cieszymy się, że nasz wkład w rozwój infrastruktury rowerowej jest dziś tak wyraźnie dostrzegalny. Pomorze Zachodnie stało się krajowym liderem w realizacji projektów rowerowych i coraz częściej wskazuje innym regionom kierunek działań. Od kilku lat konsekwentnie wdrażamy spójną, unikalną nawet w skali Europy, koncepcję budowy sieci tras rowerowych.

Pierwotnie zależało nam przede wszystkim na zwiększeniu ruchu turystycznego. Dziś, dzięki systematycznemu zbieraniu danych, widzimy, że powstająca infrastruktura jest intensywnie wykorzystywana nie tylko latem, ale przez większą część roku. Liczba przejazdów wiosną i jesienią rośnie z sezonu na sezon, co pokazuje, że jazda na rowerze staje się całoroczną formą aktywności. Nasze trasy są ważne zarówno dla turystów, jak i dla mieszkańców, którzy coraz chętniej korzystają z roweru w celach rekreacyjnych.

Inwestując w infrastrukturę rowerową, inwestujemy w zdrowie mieszkańców — niezależnie od ich wieku. Jednocześnie znacząco poprawiamy bezpieczeństwo, ponieważ wcześniej wielu rowerzystów musiało poruszać się drogami o dużym natężeniu ruchu. Teraz część tras powstaje na dawnych nasypach kolejowych, wałach przeciwpowodziowych czy leśnych duktach, które zapewniają bezpieczną przestrzeń do jazdy.

Wokół tras sukcesywnie rozwija się też infrastruktura przyjazna rowerzystom: sklepy, serwisy, miejsca noclegowe czy restauracje. Bardzo zależy nam również na rzetelnym informowaniu użytkowników – temu służy m.in. aplikacja Pomorze Zachodnie, która pomaga planować trasy i odkrywać region z perspektywy dwóch kółek.



Na co dzień rowerzyści mierzą się z różnymi trudnościami. Jeśli chodzi o infrastrukturę, największym problemem jest **zły stan dróg oraz zbyt mała liczba bezpiecznych tras** – takich jak pobocza czy drogi rowerowe. Rowerzyści skarżą się też na: niedostateczne oświetlenie dróg, śmieci oraz brak stacji naprawczych na trasach.



Infrastruktura

zły stan dróg (dziury, wyboje, krawężniki)

80%

brak pobocza

75%

brak / niewystarczająca liczba dróg rowerowych

73%

niedostateczne oświetlenie dróg

64%

bałagan na drogach (szkło, śmieci)

63%

brak stacji naprawczych na trasach

63%

brak miejsc parkingowych / stojaków

58%

nieodpowiednie oznakowanie dróg

51%

Dla osób w wieku **45–54 lat** szczególnie dotkliwy jest **brak pobocza** (85%).

Z kolei badani w wieku **35–44 lat** w większym stopniu zwracają uwagę na niedostateczne **oświetlenie** dróg (71%).



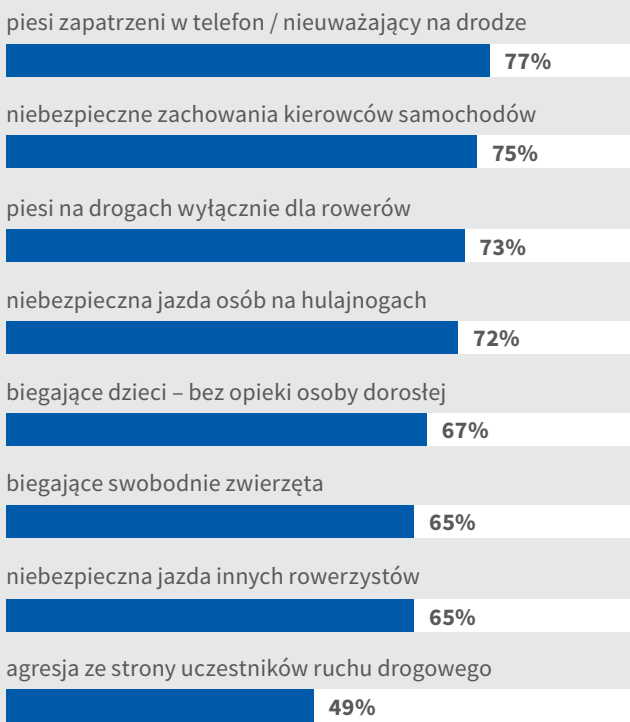
Z jakimi trudnościami spotykasz się podczas jazdy rowerem?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214



Jazda na rowerze to często **konfrontacja z innymi użytkownikami dróg**. Najwięcej frustracji generują nieuważni piesi, w drugiej kolejności – nieostrożni kierowcy.

Sporym wyzwaniem są też osoby poruszające się **pieszo na drogach rowerowych** i osoby **jeżdżące na hulajnogach**. Badani nieco rzadziej – ale wciąż stosunkowo często (bo połowa osób) – zauważają problem agresywnych zachowań ze strony innych uczestników ruchu.

Zachowania innych uczestników ruchu



Najwięcej zagrożeń związanych z innymi uczestnikami ruchu drogowego dostrzegają badani **w wieku 45–54 lat: najbardziej obawiają się kierowców samochodów (84%), osób jeżdżących na hulajnogach (82%), pieszych na drogach rowerowych (81%), ale także innych rowerzystów (73%)**.

Zachowania **pieszych oraz osób jeżdżących na hulajnogach**, a także agresja ze strony niektórych uczestników ruchu drogowego, stanowią wyzwanie przede wszystkim **w miastach**.



Z jakimi trudnościami ze strony innych uczestników ruchu drogowego spotykasz się podczas jazdy rowerem?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214

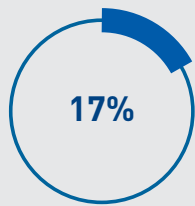


Najwięcej zachowań agresywnych wobec rowerzystów wykazują kierowcy aut.

Choć dominują konflikty słowne i prowokowanie niebezpiecznych sytuacji, aż **jedna trzecia rowerzystów wspomina o agresji fizycznej**. Również sami rowerzyści przyznają się do agresywnych reakcji – szczególnie w sytuacjach tzw. konfliktu o miejsce na drodze.

Agresja

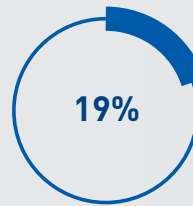
MAM DOŚWIADCZENIE OSOBISTE



BYŁAM / BYŁEM ŚWIADKIEM



SŁYSZAŁAM / SŁYSZAŁEM



SAMA BYŁAM / SAM BYŁEM AGRESOREM



W co piątym zdarzeniu doszło do interwencji policji lub pogotowia.



Co czwarty rowerzysta przyznaje się do agresji słownej, a 6% – do agresji fizycznej.

Źródło agresji:*

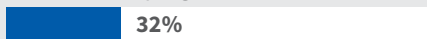
kierowcy samochodów



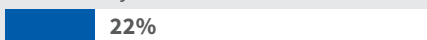
piesi



osoby na hulajnogach



inni rowerzyści

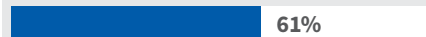


Rodzaj agresji:*

agresja słowna



prowokowanie niebezpiecznych sytuacji



agresja fizyczna

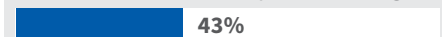


Przyczyna:**

ktoś zachowywał się, jakby był na drodze sam



ktoś niespodziewanie zajął mi drogę



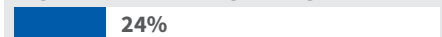
ktoś próbował wymusić na mnie pierwszeństwo



zagrożenie, że na drogę wtargną dzieci



zagrożenie, że na drogę wtargnie pies



* Deklaracje osób, które doświadczyły lub były świadkiem agresji.

Adresatami, świadkami, ale też inicjatorami zachowań agresywnych

na drodze byli częściej **mężczyźni** (40% mężczyzn miało styczność z agresją, a 39% – dopuściło się jej).

W gronie rowerzystów **do agresywnych reakcji** częściej **przyznają się** również **młodzi dorośli** – osoby do 34. roku życia (ok 4 na 10), przy czym osoby **najmłodsze**, nieco częściej niż ogół badanych, **dopuszczały się agresji fizycznej** (14%).

Odsetek **agresywnych reakcji rowerzystów** w odpowiedzi na **wymuszanie pierwszeństwa** – tzw. **panoszenie się** na drodze – **rośnie z wiekiem**. Młodszy badani częściej reagowali tak na zagrożenia związane z dziećmi.

**Deklaracje osób, które były agresorem.

Czy doświadczyłeś / doświadczyłaś agresywnych zachowań ze strony innych uczestników ruchu drogowego? / Z czyjej strony płynęło agresywne zachowanie? / Czy w którejś z takich sytuacji miały miejsce...? / [...] Czy – gdy byłeś / byłaś na rowerze – zdarzyło Ci się zachować agresywnie (słownie lub fizycznie) względem innych uczestników ruchu drogowego? / Co wywołało Twoją agresywną reakcję?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214; rowerzyści, którzy doświadczyli / byli świadkami agresji na drodze, n = 370; rowerzyści, którzy dopuścili się agresji na drodze, n = 375

WYPOWIEDŹ EKSPERTA

podinsp. Robert Opas

BIURO RUCHU DROGOWEGO
KOMENDY GŁÓWNEJ POLICJI

Rower to szybki, ekologiczny i sprzyjający zdrowiu sposób przemieszczania się po mieście. Warto jednak pamiętać, że rowerzyści są w ruchu drogowym niechronionymi uczestnikami, co oznacza, że w zderzeniu z pojazdem mechanicznym ich szanse na uniknięcie obrażeń są niewielkie.

W 2025 roku w Polsce odnotowano 3425 wypadków z udziałem rowerzystów, w których zginęło 155 osób. Choć jest to wciąż bardzo dużo w ogólnej liczbie wypadków drogowych, to jednocześnie warto podkreślić spadek w porównaniu z 2024 rokiem: liczba wypadków zmniejszyła się o 8,8%, a liczba ofiar śmiertelnych – o 7,7%.

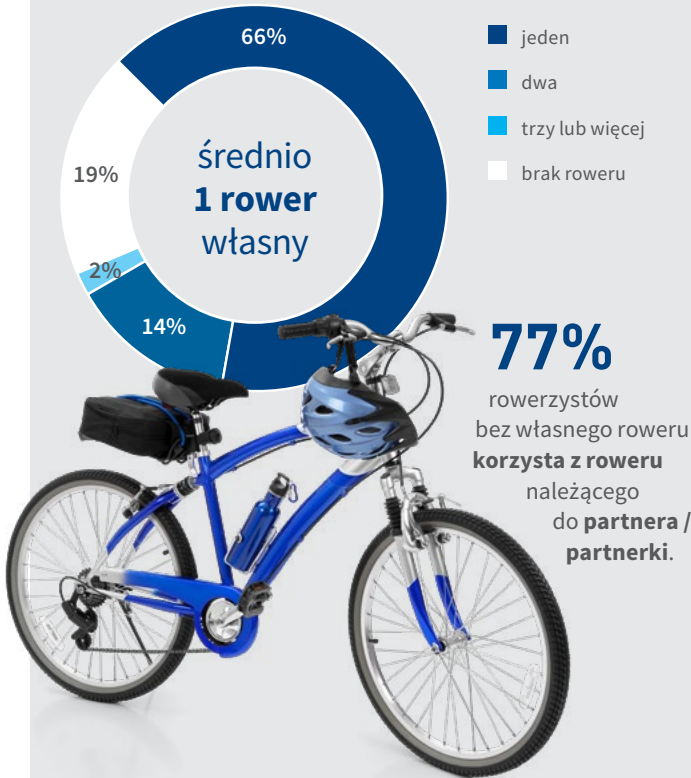
W 2025 roku rowerzyści spowodowali 1188 wypadków, czyli o 12,9% mniej niż w roku poprzednim. W tych zdarzeniach zginęło 67 osób – to spadek o 22,1% rok do roku. Nadal jednak najczęstszymi sprawcami wypadków z udziałem rowerzystów pozostają kierujący samochodami osobowymi. Podczas kontroli ruchu drogowego w 2025 roku policjanci najczęściej odnotowywali następujące wykroczenia popełniane przez rowerzystów: nieuprawniona jazda po drodze dla pieszych (chodniku) – 23 295 przypadków, jazda po przejściu dla pieszych – 17 241 przypadków, jazda bez wymaganego oświetlenia – 8673 przypadków, korzystanie z telefonu podczas jazdy, wymagające trzymania urządzenia w ręku – 2551 przypadków.

Praca policjantów ruchu drogowego to jednak nie tylko działania kontrolne. Równie ważnym – a często najistotniejszym – obszarem są edukacja i prewencja. To właśnie świadomość zasad bezpieczeństwa, wzajemny szacunek oraz umiejętność przewidywania zachowań innych uczestników ruchu w największym stopniu wpływają na bezpieczeństwo rowerzystów na polskich drogach.



Większość rowerzystów posiada **własne rowery**,
ale co czwarta osoba korzysta głównie z **roweru innej osoby**.

Liczba rowerów własnych w gospodarstwie domowym

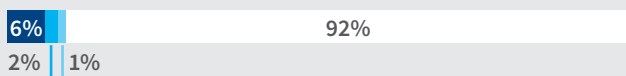


Jeżdżę na rowerze:

swoim własnym



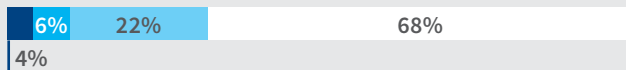
współdzielonym z kimś



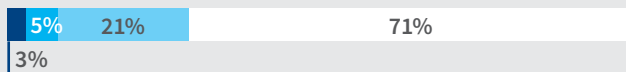
należącym do kogoś innego



wypożyczonym – miejskim



wypożyczonym w wypożyczalni



■ najczęściej ■ często ■ rzadko ■ w ogóle

Z **większą liczbą rowerów** w gospodarstwie domowym częściej można się spotkać **na wsi** – szczególnie na obszarach wiejskich **otaczających duże miasta** (średnio 3,2 roweru vs 2,8 roweru w miastach).

Bikesharing – w formie zarówno pożyczania roweru od rodziny lub znajomych, jak i korzystania z rowerów dostępnych publicznie czy oferowanych przez wypożyczalnie prywatne – częściej **uprawiają najmłodszy rowerzyści** (w wieku 18–35 lat).

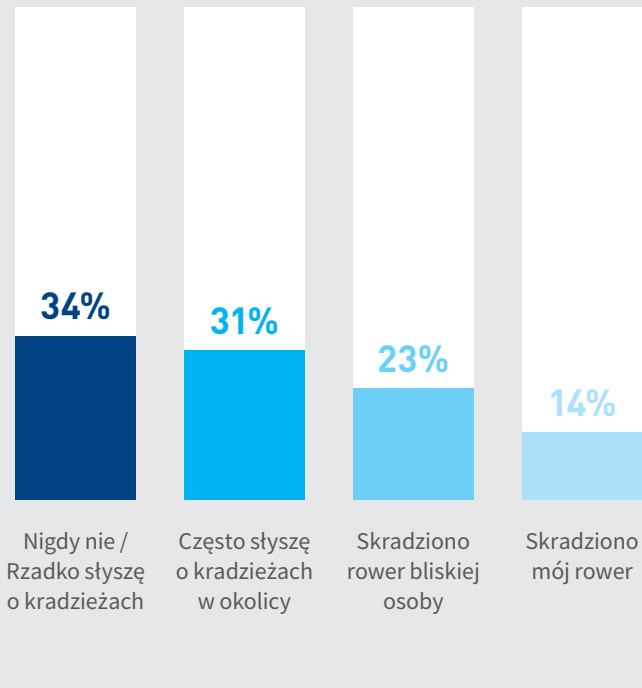


Ile rowerów jest w Twoim gospodarstwie domowym? / Ile masz własnych rowerów – takich, na których jeździsz osobiście? / Kiedy jeździsz, używasz roweru...
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214

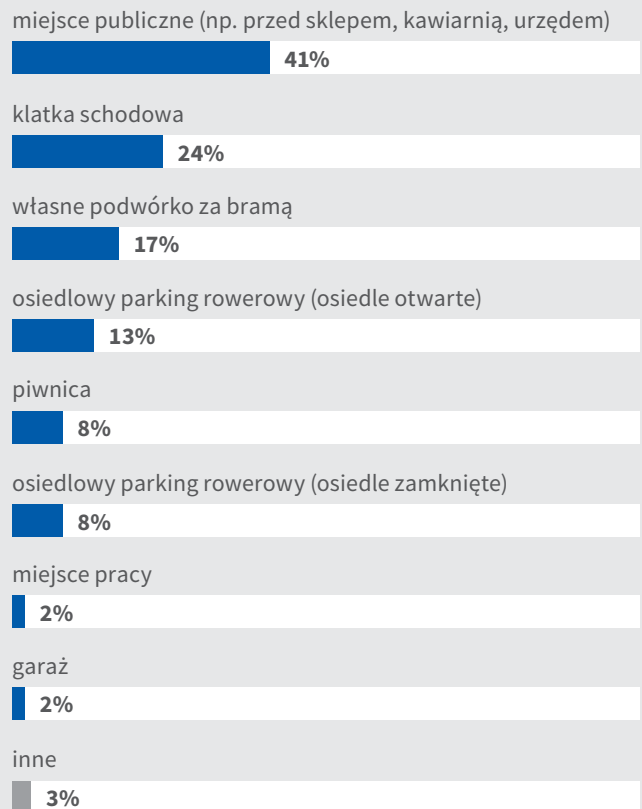


Kradzieże rowerów to dość powszechne zjawisko. Niemal **40% rowerzystów** deklaruje, że im lub osobom z ich bliskiego otoczenia **skradziono rower**. Najczęściej rowery giną w miejscach publicznych.

Doświadczenie kradzieży roweru



Miejsce kradzieży*



* Zgodnie z deklaracjami osób, którym ukradziono rower.

Częściej **kradzieży** roweru doświadczają **mężczyźni** (20%), z kolei **kobiety** częściej **słyszają o złodziejach** w okolicy (37%).

Nieco **bezpieczniejsze** pod tym względem wydają się **wsie** – ich mieszkańcy rzadziej słyszają o kradzieżach rowerów (40%).

W **miejscach publicznych** nieco częściej kradziono rowery **najstarszym** badanym (57%). Osoby w **wieku 25–34 lat** częściej traciły swoje rowery trzymane na **osiedlowym parkingu** – zarówno **otwartym** (36%), jak też **zamkniętym** (35%)*.

* Uwaga: wnioskowanie istotne statystycznie, ale na niskich podstawach (n < 50).

Czy kiedykolwiek spotkałeś / spotkałaś się z kradzieżą roweru? / W jakich okolicznościach skradziono Twój rower? / Czy rower był zapięty lub zabezpieczony?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214; rowerzyści, którym skradziono rower, n = 175

Nie dziwi więc fakt, że większość rowerzystów (84%) stosuje zabezpieczenia przed kradzieżą.

Największą popularnością cieszą się **klasyczne linki** – najmniej skuteczne, ponieważ **nie stanowią praktycznie żadnej przeszkody** dla potencjalnego złodzieja. Trzech na dziesięciu rowerzystów korzysta z mocniejszych zapieć łańcuchowych. Bardziej zaawansowane formy ochrony – jak **blokada kół, kotwy czy lokalizator** – są stosunkowo mało popularne.

Stosowane formy zabezpieczeń przed kradzieżą

linka zabezpieczająca

44%

łańcuch do zapięcia

30%

u-lock

9%

zapięcie składane

7%

blokada tylnego koła

6%

lokalizator GPS

4%

kotwa do roweru

3%

żadne – nie stosują zabezpieczeń

16%



Widać, że stosowane formy zabezpieczeń nie są wystarczające, ponieważ – jak deklarują badani – **w 44% przypadków kradzieży rower był zapięty lub zabezpieczony.**



Linki zabezpieczające są szczególnie popularne w **podmiejskich wsiach** (54%), lepiej chroniące zabezpieczenia – jak **u-locki czy zapięcia składane** – cieszą się nieco większym zainteresowaniem mieszkańców **dużych miast** (15%).

Zabezpieczeń przed kradzieżą najrzadziej **używają mieszkańcy wsi** (28%).

Z jakich form zabezpieczenia roweru korzystasz? / Czy skradziony rower był zapięty lub zabezpieczony?
Podstawa: osoby posiadające własny / współdzielony rower, n = 1096; rowerzyści, którym skradziono rower, n = 175



Rowerzyści – pragmatyczni, **lecz nie zawsze dbający o bezpieczeństwo**

Rowerzyści są bardzo pragmatycznymi uczestnikami ruchu drogowego. Dla nich liczy się przede wszystkim to, by **rower był sprawny, niezawodny i gotowy do jazdy**, a wszelkie akcesoria rowerowe traktują raczej jako dodatki niż standardowe wyposażenie. Choć w deklaracjach najczęściej pojawiają się **kask i elementy odblaskowe**, w praktyce wiele osób korzysta z nich nieregularnie.

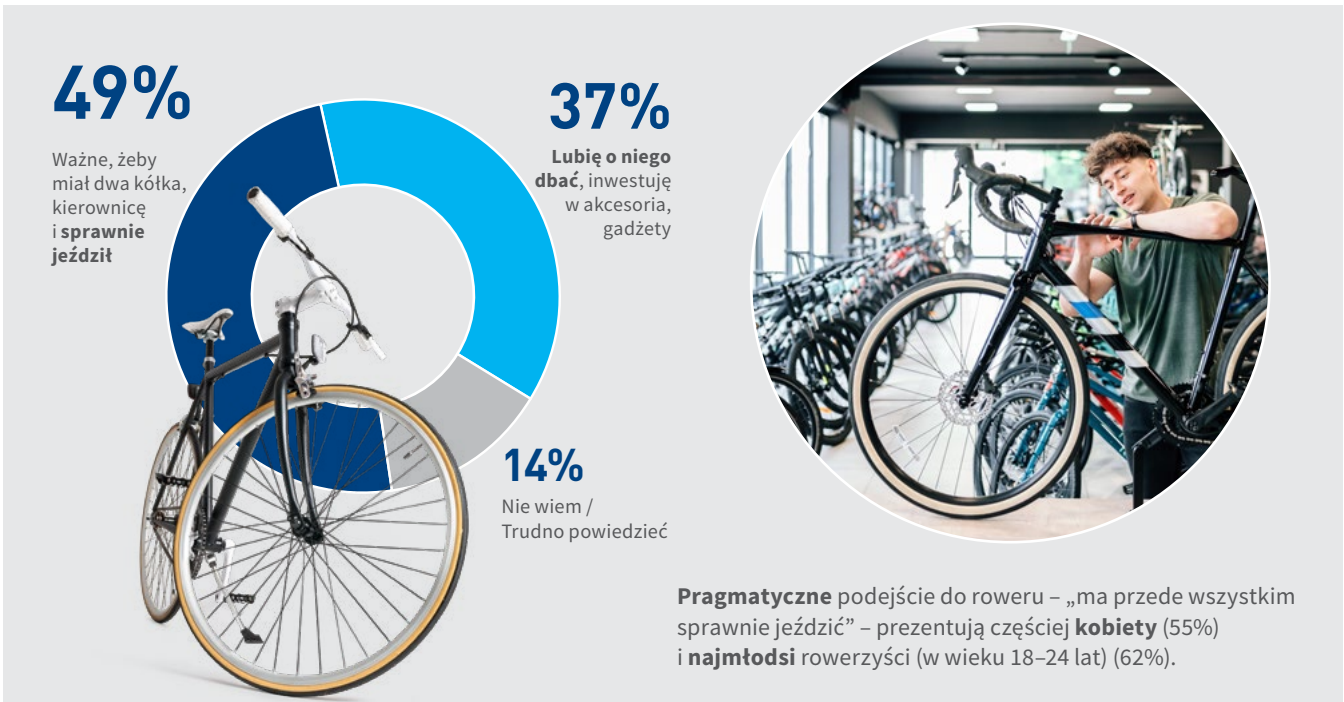
Warto zwrócić uwagę na jeszcze jedno: rowerzyści częściej zabierają ze sobą zestaw naprawczy niż apteczkę. Dbłość o rower okazuje się ważniejsza niż troska o własne zdrowie w razie nagłego zdarzenia.

Zdecydowana większość badanych podkreśla, że dopasowanie roweru do sylwetki jest bardzo istotne. Tylko co drugi rowerzysta jest jednak świadomy, że niewłaściwa pozycja na rowerze może wpływać **nie tylko na jego komfort, ale także na bezpieczeństwo jazdy** – bez względu na to, czy jeździ okazjonalnie, czy regularnie.

Jednocześnie na uwagę zasługuje fakt, że **tylko co trzeci rowerzysta** regularnie serwisuje swój rower. Tymczasem to właśnie przeglądy techniczne – obok kasku, oświetlenia i odpowiedniego dopasowania – decydują o bezpieczeństwie rowerzysty na drodze.



Rowerzyści są raczej pragmatyczni: **rower ma przede wszystkim sprawnie jeździć**, gadzety są istotne dla niespełna 40% badanych.



Po **specjalistyczne akcesoria** – takie jak ubrania, bielizna czy buty – sięga co piąty rowerzysta. Najbardziej popularne, choć nieużywane powszechnie, są **kask i elementy odblaskowe**.

Niezbędnik rowerzysty

akcesorium	najczęściej	często	rzadko	w ogóle	Zawsze + często
kask ochronny	24%	17%	19%	40%	41%
elementy odblaskowe / kamizelka odblaskowa	16%	24%	28%	32%	40%
rękawiczki rowerowe	14%	20%	23%	43%	34%
okulary rowerowe	14%	21%	19%	47%	35%
słuchawki, aby słuchać muzyki	10%	19%	19%	52%	29%
specjalistyczne ubrania	7%	15%	21%	56%	22%
bielizna rowerowa	6%	14%	19%	60%	20%
specjalne buty SPD	5%	9%	15%	71%	14%
ochraniacze (np. na kolana, łokcie, kręgosłup)	5%	11%	18%	66%	16%

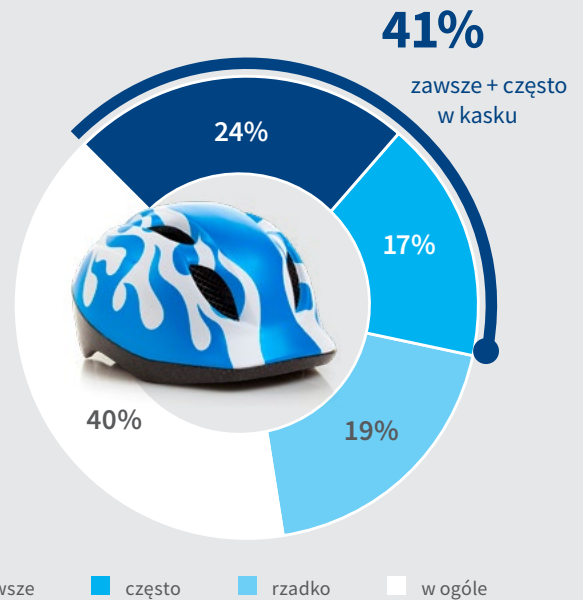
■ najczęściej ■ często ■ rzadko ■ w ogóle

Które stwierdzenie jest Ci bliższe? / Czy do jazdy rowerem zakładasz...?

Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214

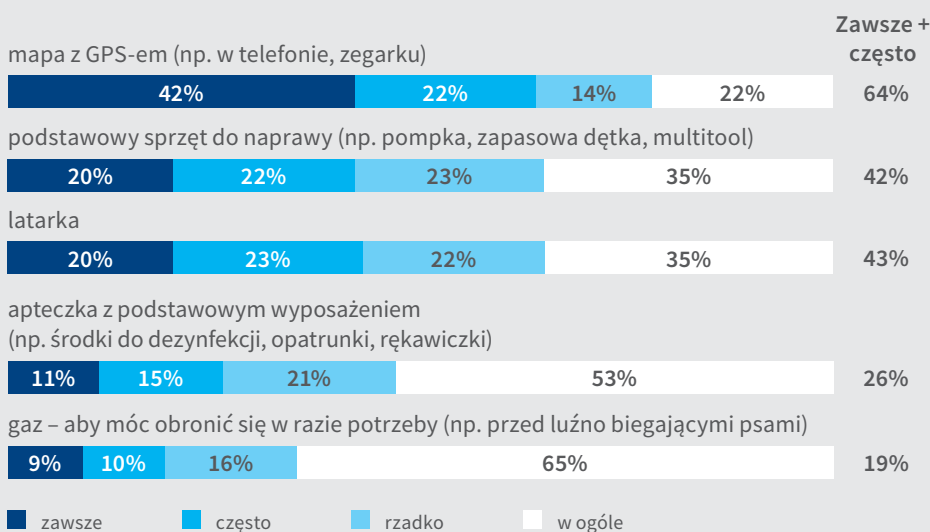
Trzy czwarte rowerzystów przyznaje, że zdarza im się **jeździć bez kasku**. Osoby z tej grupy najczęściej deklarują, że nie zakładają kasku, gdy mają przejechać krótki dystans oraz że jeżdżą ostrożnie.

Powody jazdy bez kasku



Liczba osób deklarujących, że **zawsze jeździ w kasku** rośnie z wiekiem. Najczęściej **do jazdy rowerem bez kasku przyznają się mieszkańcy wsi** (17%) i **najmłodsi badani** (w wieku 18–24 lat) – ci ostatni częściej są przekonani, że jeżdżą **ostrożnie** (45%) lub są przejęci swoim wyglądem w kasku (21%).

Do **podstawowego wyposażenia** rowerzysty bez wątpienia **należy GPS**. Rowerzyści mają przy sobie częściej podręczny sprzęt naprawczy niż apteczkę.



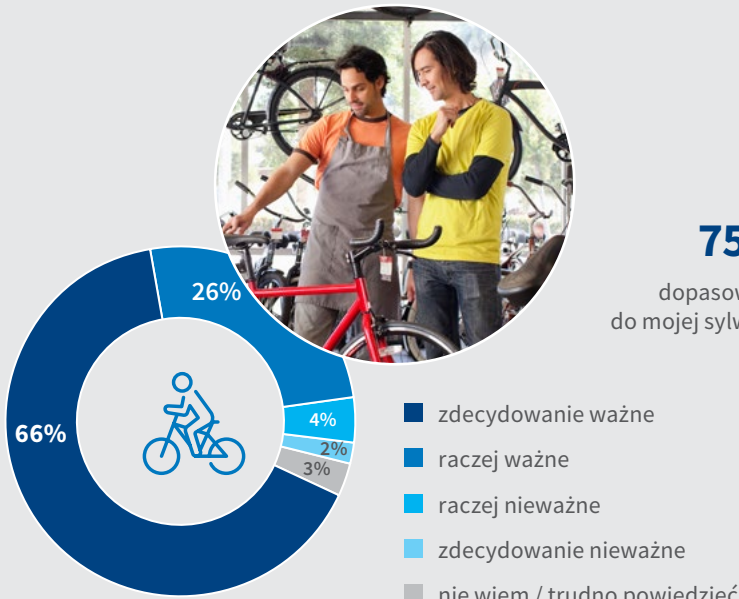
O własnej ochronie na wszelki wypadek – **apteczce, gazie** czy **latarce** częściej myślą **najmłodsi** badani (w wieku 18–24 lat). Oni też znacznie częściej korzystają z **GPS-a** (71% vs 57% najstarszych badanych).

Natomiast **starsi** rowerzyści częściej deklarują, że zawsze mają przy sobie **sprzęt do naprawy roweru** (27% vs 12% najmłodszych).

Czy do jazdy rowerem zakładasz...? / Dlaczego zdarza Ci się jeździć bez kasku? / Czy jeżdżąc rowerem, masz przy sobie...?
Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214; osoby, które jeżdżą bez kasku (w ogóle, czasami lub rzadko), n = 924

Zdaniem większości rowerzystów **dopasowanie roweru do swojej sylwetki** jest bardzo ważne. Co drugi uważa, że źle dopasowany rower może mieć wpływ na **bezpieczeństwo jazdy**.

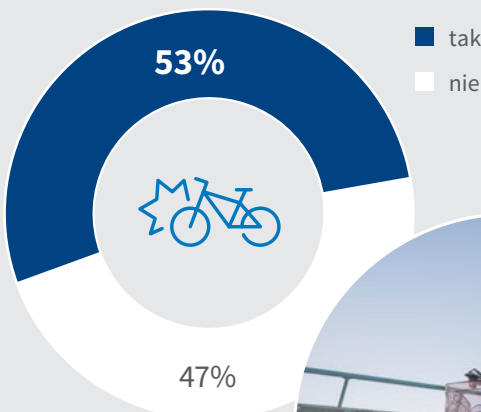
Znaczenie dopasowania roweru do sylwetki rowerzysty



Własny rower – dopasowanie



Wpływ niedopasowanego roweru na bezpieczeństwo jazdy



Dopasowanie roweru do wzrostu i budowy ciała rowerzysty ma większe znaczenie dla **starszych** rowerzystów (73% osób w wieku 45–65 lat vs 57% osób w wieku 18–34 lat).

Wraz z wiekiem rośnie także grupa rowerzystów przekonanych, że **źle dopasowany rower negatywnie wpływa na bezpieczeństwo jazdy** (65% osób w wieku 45–65 lat vs 38% osób w wieku 18–34 lat).



Na ile ważne, według Ciebie, jest dopasowanie roweru (np. rozmiar ramy, ustawienia siodelka i kierownicy) do wzrostu i budowy ciała rowerzysty? / Czy rower, na którym jeździsz, jest odpowiednio dopasowany do Twojej sylwetki (wielkość ramy, wysokość siodelka, ustawienie kierownicy)? / Jakie według Ciebie mogą być konsekwencje jeżdżenia na niedopasowanym rowerze? (bezpieczeństwo jazdy) Podstawa: osoby jeżdżące rowerem, n = 1214

WYPOWIEDŹ EKSPERTA

dr n. med. Marcin Niedźwiecki

SPECJALISTA ORTOPEDII I TRAUMATOLOGII NARZĄDU RUCHU
W PZU ZDROWIE CENTRUM MEDYCZNYM GAMMA
MISTRZ POLSKI W KOLARSTWIE SZOSOWYM LEKARZY



Z bikefittingiem jest trochę tak, że większość osób zaczyna o nim myśleć dopiero wtedy, gdy coś zaczyna boleć, a to przecież nie jest kwestia komfortu, tylko zdrowia.

Zupełnie inaczej jeździ się rekreacyjnie, a inaczej trenuje sportowo. W obu przypadkach jedno pozostaje bezdyskusyjne: rower musi być dopasowany do naszego ciała, a kask powinien być na głowie zawsze, niezależnie od tego, czy jedziemy pięć kilometrów, czy pięćdziesiąt.

Nawet spokojna, weekendowa jazda świetnie wpływa na serce, stawy i głowę, ale żeby naprawdę cieszyć się tą aktywnością, trzeba zadbać o podstawy – prawidłową wysokość siodełka, ustawienie kierownicy i stabilną pozycję miednicy.

W rowerach miejskich pole regulacji jest mniejsze, ale wciąż pozwala uniknąć wielu dolegliwości. W sporcie wyzwania są większe: na dystansie stu kilometrów kolarz wykonuje ponad jedenaście tysięcy naciśnień na pedały i jeśli jest źle ustawiony, każdy z tych ruchów potęguje przeciążenie.

Dlatego w kolarstwie bikefitting jest czymś oczywistym – to trochę jak szycie ubrania na miarę. Dla osób jeżdżących amatorsko internetowe porady na ten temat są często zbyt ogólne i nie uwzględniają tego, że każdy z nas ma inną budowę ciała. A właśnie te różnice decydują o tym, czy jazda na rowerze nam służy, czy może szkodzi.

Źle ustawiony rower generuje mikrourazy, które z czasem przeradzają się w bóle kolan, pleców czy bioder. Dlatego powtarzam: dobrze dopasowany rower to inwestycja w zdrowie – i amatora, i profesjonalisty – oraz gwarancja, że jazda będzie naprawdę przyjemnością.

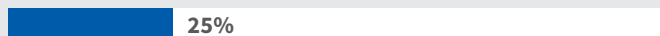
Regularne przeglądy techniczne w serwisie robi co trzeci rowerzysta. Podobny odsetek w ogóle nie korzysta z serwisu i przeglądy robi na własną rękę. Jeszcze mniej rowerzystów zgłasza się do serwisu z usterkami – **46% osób jeżdżących na rowerze naprawia je samodzielnie** lub korzysta z pomocy bliskich.

Częstotliwość przeglądów technicznych

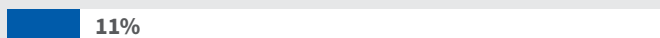
kilka razy w roku



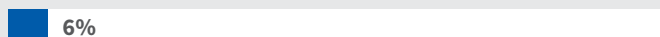
raz do roku



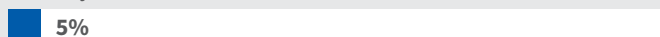
raz na 2 lata



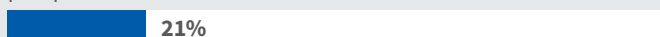
raz na 3 lata



rzadziej



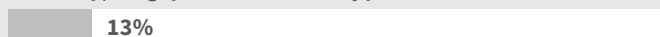
przeprowadzam serwis samodzielnie



serwis robi dla mnie ktoś bliski



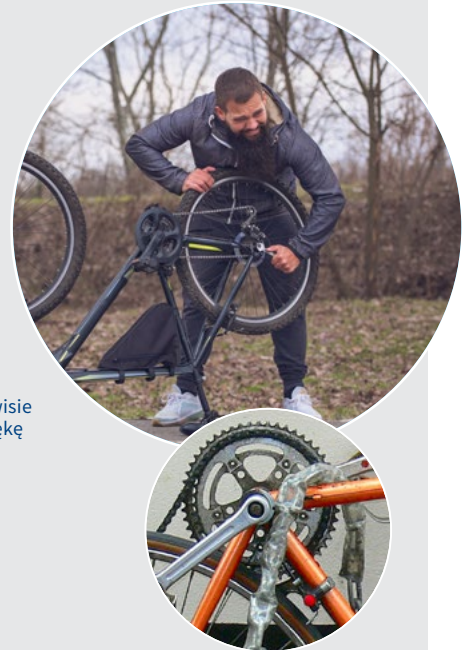
nie robię przeglądów / nie serwisuję roweru



53%
przeгляд
w serwisie

87%
przeгляд w serwisie
lub na własną rękę

34%
poza serwisem



Częstotliwość naprawiania usterek

kilka razy w roku



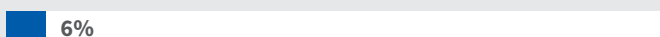
raz do roku



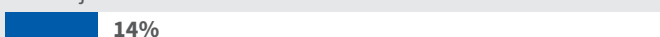
raz na 2 lata



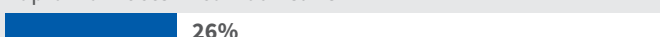
raz na 3 lata



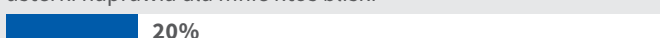
rzadziej



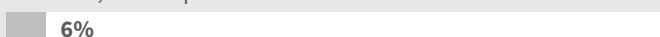
naprawiam usterki samodzielnie



usterki naprawia dla mnie ktoś bliski



nie wiem, trudno powiedzieć



48%
naprawy w serwisie

94%
naprawy w serwisie
lub na własną rękę

46%
poza serwisem



Samodzielne przeglądy, jak również naprawy drobnych usterek, częściej wykonują **mężczyźni** (odpowiednio 33% i 41%), a **kobiety** częściej **korzystają z pomocy bliskich** (odpowiednio 24% i 36%).

Najmłodszy badani z jednej strony najczęściej **rezygnują z serwisowania roweru** (20%), z drugiej strony zaś najczęściej oddają do serwisu rower wymagający drobnej naprawy (10%).

Jak często oddajesz swój rower do przeglądu technicznego / serwisowania? / Jak często zdarza się, że musisz oddać rower do naprawy z powodu pękniętej dętki itp.? Podstawa: osoby posiadające własny / współdzielony rower, n = 1096



Zadowoleni ze swojej wiedzy rowerzyści, często jednak błędzą po omacku

Wielu rowerzystów deklaruje, że **dobrze zna przepisy ruchu drogowego i czuje się pewnie na drodze**. Najbardziej przekonani o swojej wiedzy są mężczyźni, którzy jednocześnie najczęściej twierdzą, że nie widzą potrzeby dalszego doskonalenia się. Wśród najmłodszych badanych, zwłaszcza osób poniżej 25. roku życia, dominuje przekonanie: „**wiem, jak jeździć**”, a szczegółowa znajomość zasad ruchu drogowego nie jest im – w ich opinii – potrzebna, by bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym.

Ta deklarowana pewność siebie nie zawsze jednak idzie w parze z faktyczną wiedzą o przepisach. Wyniki badania wyraźnie pokazują, że potrzeby edukacyjne pozostają duże – zwłaszcza wśród osób przekonanych, że „wystarczy umieć jeździć”.

Polacy są zgodni co do jednego: **zasad ruchu drogowego należy uczyć już od najmłodszych lat**, a szkoła jest najlepszym miejscem do przekazywania tej wiedzy. Takie stanowisko najczęściej prezentują najstarsi respondenci oraz mieszkańcy największych miast. Najmłodszy z kolei preferują bardziej nowoczesne kanały i formy nauki – **internet, reklamy online czy treści tworzone przez influencerów i osoby publiczne**.

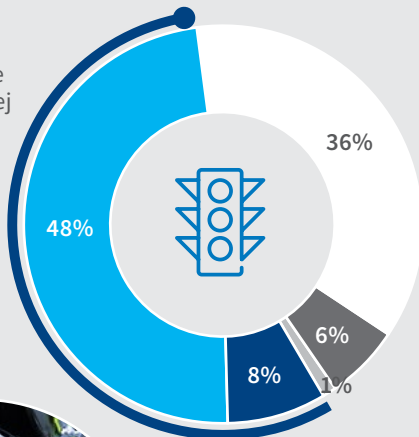
Dużym zainteresowaniem cieszą się również nowoczesne rozwiązania edukacyjne, zwłaszcza pomysł aplikacji mobilnej z zadaniami i testami dotyczącymi przepisów ruchu drogowego.

Ponad połowa Polaków jest **zadowolona lub względnie zadowolona ze swojej znajomości przepisów**. Tyle samo osób deklaruje, że **chce pogłębić swoją wiedzę** o zasadach ruchu drogowego. Ci, którzy nie widzą takiej potrzeby, najczęściej stwierdzają, że posiadane informacje w pełni im wystarczają.

Oceniam swoją wiedzę o przepisach ruchu drogowego:

56%

zdecydowanie dobrze + raczej dobrze

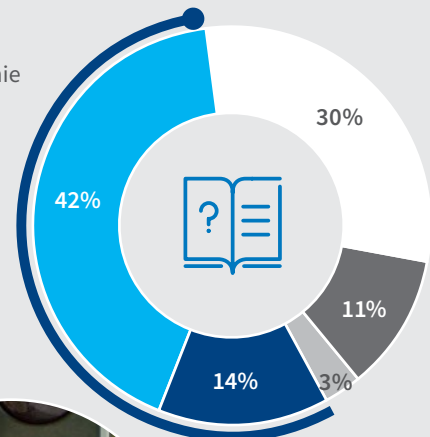


- zdecydowanie dobrze
- raczej dobrze
- ani źle, ani dobrze
- raczej źle
- zdecydowanie źle

Chcę pogłębić swoją wiedzę o przepisach ruchu drogowego:

56%

zdecydowanie tak + raczej tak



- zdecydowanie tak
- raczej tak
- ani tak, ani nie
- raczej nie
- zdecydowanie nie

Nie chcę pogłębiać swojej wiedzy o przepisach ruchu drogowego, bo:

moja wiedza jest w pełni wystarczająca

35%

mam za dużo rzeczy na głowie

28%

nie jest mi to potrzebne – wiem, jak się poruszać

26%

przepisy nie odpowiadają rzeczywistości, nikt ich nie stosuje

16%

nie wiem / trudno powiedzieć

13%

Zdecydowanie **lepiej** swoją znajomość przepisów ruchu drogowego oceniają **mężczyźni**. Oni też częściej uzasadniają w ten sposób swoją niechęć do pogłębiania wiedzy w tym zakresie.

Osoby **przed 25. rokiem życia** swoją **niechęć do nauki** przepisów drogowych tłumaczą tym, że wiedzą, jak się poruszać i **nie potrzebują do tego znajomości prawa**.



Dobra ocena własnej znajomości przepisów ruchu drogowego **idzie w parze z prawidłowymi odpowiedziami** w teście wiedzy.

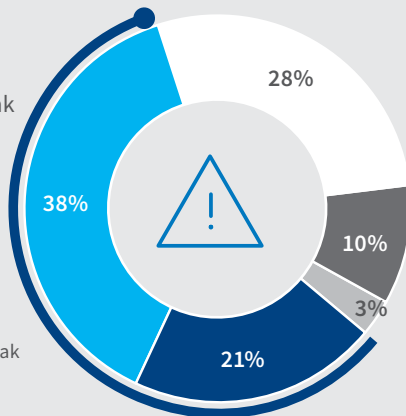
Jak oceniasz swoją wiedzę na temat przepisów ruchu drogowego? / Czy chciałabyś / chciałbyś pogłębić swoją wiedzę na temat przepisów drogowych?
Podstawa: wszyscy respondenci, N = 1514; osoby niechętne do pogłębiania wiedzy o przepisach ruchu drogowego, n=664

Poruszanie się niezgodnie z przepisami ruchu drogowego jest (prawdopodobnie) powszechne. Większość Polaków jest przekonanych, że zarówno rowerzyści, jak i jeżdżący na hulajnogach **powinni zdać obowiązkowy egzamin ze znajomości przepisów ruchu drogowego.**

Często spotykam uczestników ruchu drogowego, którzy poruszają się niezgodnie z przepisami:

59%

zdecydowanie tak + raczej tak

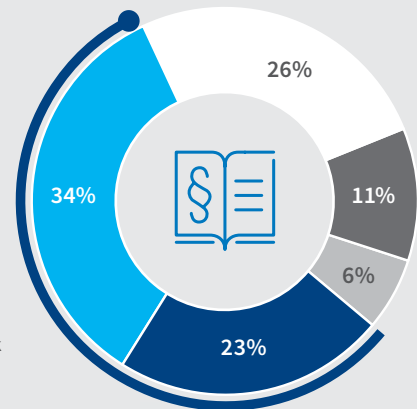


- zdecydowanie tak
- raczej tak
- ani tak, ani nie
- raczej nie
- zdecydowanie nie

Jazda rowerem powinna być dozwolona tylko po zdanim egzaminie ze znajomości przepisów:

57%

zdecydowanie tak + raczej tak

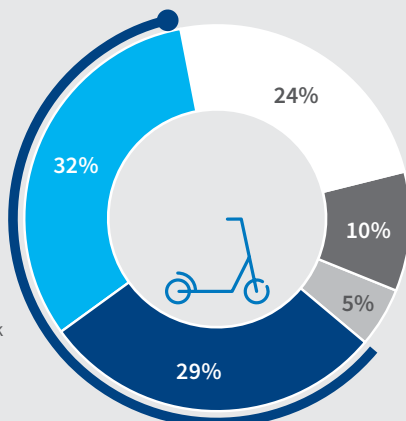


- zdecydowanie tak
- raczej tak
- ani tak, ani nie
- raczej nie
- zdecydowanie nie

Jazda hulajnogą powinna być dozwolona tylko po zdanim egzaminie ze znajomości przepisów:

60%

zdecydowanie tak + raczej tak



- zdecydowanie tak
- raczej tak
- ani tak, ani nie
- raczej nie
- zdecydowanie nie



Wraz z wiekiem rośnie liczba badanych, którzy deklarują, że często spotykają osoby **niestosujące się do przepisów ruchu drogowego. Starsze osoby są także częściej przekonane, że **jazda zarówno rowerem, jak i hulajnogą powinny być dozwolone tylko po zdanim egzaminie** ze znajomości tych przepisów.**

W jakim stopniu zgadzasz się z poniższymi stwierdzeniami...?
Podstawa: wszyscy respondenci, N = 1514



Polacy na pierwszym miejscu wskazują szkołę jako najlepsze miejsce do nauki **przepisów ruchu drogowego**. Ciekawym pomysłem wydaje się im także **aplikacja mobilna z zadaniami i testami**.

Nauka przepisów drogowych

Preferowane formy edukacji

Odsetek badanych, którzy wskazali daną odpowiedź jako pierwszą.

edukacja dzieci / młodzieży w szkołach	31%
aplikacja mobilna z ćwiczeniami, możliwością nauki znaków drogowych i testami	23%
otwarte warsztaty w centrach kultury itp.	10%
kampania w mediach społecznościowych	10%
informacje na billboardach / plakatach	9%
reklamy w telewizji	7%
reklamy w internecie	6%
edukacja z udziałem influencerów / celebrytów	4%

Interesujące / Potrzebne inicjatywy

nauka jazdy na rowerze dla dzieci	61%
zajęcia rowerowe dla małych dzieci	51%
podstawowy kurs serwisowania / naprawy roweru	48%
zajęcia rowerowe dla seniorów	34%
nauka jazdy na rowerze dla dorosłych	33%
nie wiem / żadne z powyższych	13%



Na **szkołę** jako miejsce nauki, częściej wskazują **najstarsi badani** (42%) i **mieszkańcy największych miast** (41%). Dla osób **do 24. roku życia** nieco większy **potencjał edukacyjny** miałyby **kampania reklamowa w internecie** (14%) i zaangażowanie **celebrytów** (11%).

Osobom **w wieku 35–44 lat** częściej interesujące i potrzebne wydają się **zajęcia rowerowe dla małych dzieci** (56%), osobom **w wieku 45–54 lat** – **nauka jazdy dla dzieci** (67%) i **kurs naprawy roweru** (56%), a **najstarszym** badanym i **mieszkańcom dużych miast** (od 100 do 500 tys. mieszkańców) – **zajęcia dla seniorów** (44%).

Kurs **naprawy roweru** budzi częściej zainteresowanie **osób z największych miast** (57%).

Jaką formę edukacji na temat przepisów drogowych uważasz za najbardziej skłaniającą do zapamiętania informacji? / Jakie inicjatywy związane z jazdą na rowerze uważasz za interesujące / potrzebne?
Podstawa: wszyscy respondenci, N = 1514



WYPOWIEDŹ EKSPERTA

Aleksander Wiącek

FUNDACJA MOBILNOŚCI AKTYWNEJ
KOORDYNATOR KAMPANII „EDUKACJA ROWEROWA 2.0”

System edukacji rowerowej w Polsce wymaga głębokiej i kompleksowej reformy. Dziś proces przygotowania dzieci do samodzielnego poruszania się na rowerze ma charakter niemal wyłącznie teoretyczny. Egzamin na kartę rowerową zwykle odbywa się w sztucznych, bezpiecznych warunkach, które mają niewiele wspólnego z prawdziwym ruchem drogowym. Tymczasem to właśnie na ulicach – wśród samochodów, pieszych i realnych zagrożeń – dzieci będą musiały się poruszać każdego dnia.



Od ponad dziesięciu lat w ramach Fundacji Mobilności Aktywnej prowadzimy praktyczne zajęcia rowerowe w ruchu drogowym dla uczniów szkół podstawowych. Każde nasze wyjście na ulice pokazuje, jak bardzo brakuje takiej formy edukacji. Wiele dzieci ma trudności z wykonywaniem podstawowych manewrów, nie zauważa zagrożeń, nie zawsze wie, jak przewidywać zachowania innych uczestników ruchu. Bardzo często pojawia się także stres związany z obecnością samochodów. Dopiero wielokrotne ćwiczenie manewrów – zwłaszcza skreću w lewo – połączone z komentarzem instruktora pozwala dzieciom zyskać realne umiejętności i pewność siebie.

Nauka jazdy na rowerze – podobnie jak nauka pływania czy poruszania się komunikacją publiczną – musi mieć wymiar praktyczny. Sama teoria nie przygotowuje uczniów do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Dlatego w Polsce powinna powstać powszechna, praktyczna edukacja rowerowa prowadzona regularnie w szkołach, wzorowana na rozwiązaniach funkcjonujących od lat m.in. w Holandii czy Danii.

Jednocześnie nie możemy zapominać o roli infrastruktury. Nawet najlepiej przygotowany 11-latek nie powinien być zmuszony do wykonywania skreću w lewo między kilkoma pasami ruchu wśród ciężarówek tylko dlatego, że nie zbudowano tam drogi dla rowerów. Bezpieczeństwo dziecka jest wypadkową dwóch elementów: jego kompetencji jako uczestnika ruchu drogowego i jakości otoczenia, w którym się porusza. Dlatego edukacja praktyczna i rozwój infrastruktury muszą iść w parze.

Jeśli chcemy, aby nasze dzieci były aktywnymi, samodzielnymi i zachowującymi się bezpiecznie uczestnikami ruchu drogowego, praktyczna edukacja rowerowa powinna stać się standardem w całym kraju, a nie pozostawać wyjątkiem – oddolną inicjatywą organizacji społecznych.

Realny poziom wiedzy Polaków na temat **przepisów ruchu drogowego** wskazuje najpilniejsze potrzeby edukacyjne.

Jazda po drodze dla pieszych (chodniku)

Rowerzyści mogą jechać po drodze dla pieszych, jeśli:

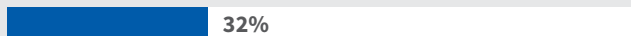
nie ma drogi dla rowerów, a chodnik ma min. 2 m szerokości



są opiekunami rowerzysty poniżej 10. roku życia



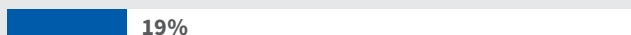
panują niebezpieczne warunki atmosferyczne [...]



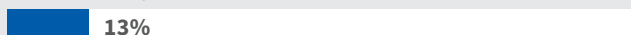
nie ma drogi dla rowerów



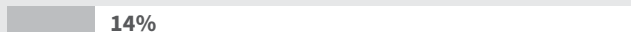
na drodze dla pieszych nie ma pieszych



zawsze – droga dla pieszych jest dostępna zarówno dla pieszych, jak też dla rowerzystów



nie wiem / trudno powiedzieć



odpowiedź prawidłowa odpowiedź błędna

78%

badanych zna przynajmniej jeden warunek pozwalający rowerzystom jeździć po drodze rowerowej. Wszystkie warunki zna zaledwie 2% respondentów.



Niezbędnik rowerzysty

Czy w Polsce kask jest obowiązkowy?*

Nie



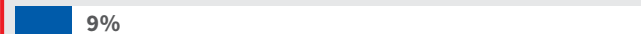
Tak, zawsze



Tak, ale tylko w miastach



Tak, ale tylko w określonych sytuacjach

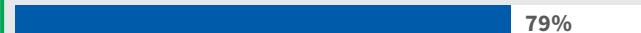


Nie wiem / Trudno powiedzieć

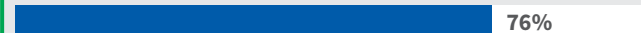


Obowiązkowe wyposażenie roweru

sprawny hamulec



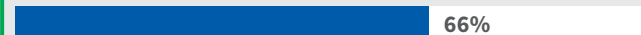
światło tylne czerwone (obowiązuje po zmroku) + czerwony odblask



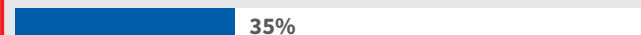
światło przednie białe lub żółte selektywne (obowiązuje po zmroku)



sygnał dźwiękowy o nieprzerwalnym tonie



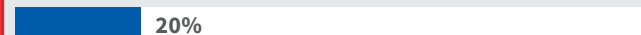
kamizelka odblaskowa



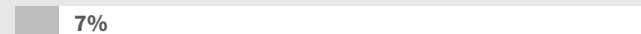
lusterko



światło o dowolnej barwie



nie wiem / trudno powiedzieć



Wszystkie obowiązkowe elementy wyposażenia roweru zna co druga osoba.

* Ankiety zrealizowane w 2025 roku. W 2026 roku nastąpiła zmiana przepisów odnośnie jazdy w kasku dzieci do 16. roku życia.

Kiedy rowerzyści mogą jeździć po drodze dla pieszych? Zaznacz wszystkie warunki, które Twoim zdaniem są konieczne. / Czy w Polsce obowiązuje nakaz jazdy w kasku? / Które elementy należą do obowiązkowego wyposażenia roweru / rowerzysty? Zaznacz wszystkie, które uważasz za konieczne.

Podstawa: wszyscy respondenci, N = 1514

Realny poziom wiedzy Polaków na temat **przepisów ruchu drogowego** wskazuje najpilniejsze potrzeby edukacyjne.

Kto ma pierwszeństwo?

ROWERZYŚCI vs PIESI

Gdy na drodze dla rowerów znajdują się pasy oznaczone znakiem pionowym D-6:

rowerzyści

8%

piesi

77%

nie wiem / trudno powiedzieć

14%

odpowiedź prawidłowa

odpowiedź błędna

Na drodze dla pieszych i rowerów:

rowerzyści

13%

piesi

56%

nie wiem / trudno powiedzieć

30%



Kto ma pierwszeństwo w poniższych sytuacjach?
Podstawa: wszyscy respondenci, N = 1514



WYPOWIEDŹ EKSPERTA

Wojciech Kacperski

SOCJOLOG MIASTA, VARSAVIANISTA,
HISTORYK FILOZOFII

Polacy przekonali się do jazdy na rowerze, trochę tak, jak przekonali się do płacenia kartą. Widok ścieżek rowerowych na trwałe zagościł nie tylko w dużych polskich miastach, ale również w mniejszych gminach. Rower stał się sensowną alternatywą dla samochodu w polskich miastach różnej wielkości.

Jednak samo to stwierdzenie to za mało. Rozwój infrastruktury rowerowej, a także zwielokrotnienie środków transportu indywidualnego doprowadziły do wytworzenia się różnych potrzeb u różnych użytkowników roweru. Niektórzy z nich wsiadają na rower okazjonalnie, niektórzy to stali cykliści, a niektórzy traktują jazdę na rowerze jako sport. Pojawili się także kurierzy na urządzeniach wykraczających poza standardowe wyobrażenia o rowerze.

Silne sprofilowanie osób wybierających rower doprowadziło do rozwarstwienia tej grupy. Dziś nie mówi ona zawsze jednym głosem. Jest również o wiele częściej atakowana – zarówno przez pieszych, jak i kierowców samochodów. Wydaje się, że niezależnie od tego, ile samorząd inwestowałby w nową infrastrukturę rowerową, pewnych trendów się już nie odwróci. W miastach będzie musiała zostać zachowana równowaga między ruchem samochodowym a rowerowym. W tym wszystkim nie należy zapominać też o pieszych. Każda z grup będzie przy tym domagać się jak najwięcej dla siebie. Wydaje się, że tym, co powinno nas obchodzić w nadchodzących latach, jest nie tyle sam rozwój ruchu rowerowego, co kultura mobilności Polaków. Dyskusje na ten temat od dawna są obecne w miastach Europy Zachodniej. Pora również i na nas.





PODSUMOWANIE

Rower jest obecny w życiu zdecydowanej większości respondentów. Niemal wszyscy deklarują, że w swoim życiu jeździli na rowerze, a pierwsze doświadczenia związane z rowerem mieli najczęściej w dzieciństwie. Jazdy na rowerze uczyli przeważnie **najbliżsi**: to rodzice, rodzeństwo lub inni członkowie rodziny najczęściej odgrywali rolę pierwszych instruktorów. Wspomnienia te mają często pozytywne zabarwienie emocjonalne, co może w życiu dorosłym wpływać na stosunek do roweru jako **środka transportu i formy aktywności**.



Rowerzysta w Polsce – aktywny także wtedy, gdy robi się chłodno

Większość dorosłych Polaków jeździ na rowerze, choć z różną częstotliwością. Niemal **połowa robi to regularnie**. Coraz wyraźniej widać, że rower przestaje być środkiem transportu używanym wyłącznie latem. Łagodniejsze zimy i cieplejsze miesiące jesienne sprawiają, że **coraz więcej osób korzysta z roweru również poza tradycyjnym sezonem**. Tylko niewielka część rowerzystów zupełnie rezygnuje z jazdy, gdy robi się chłodniej.

Współczesne wzorce mobilności są zróżnicowane: Polacy jeżdżą samochodem, korzystają z komunikacji miejskiej i chodzą pieszo – ale rower pozostaje **jednym z najczęściej wybieranych sposobów codziennego przemieszczania się**. To ważny element miejskiej mobilności i stylu życia, z roku na rok zyskujący na znaczeniu.



Rower to środek transportu, przejaw dbałości o zdrowie oraz styl życia

Rower pełni w życiu Polaków różne funkcje. Dla wielu jest **szybkim i wygodnym środkiem transportu**, który pomaga omijać korki. Inni traktują go jako formę rekreacji, sposób na poprawę kondycji, redukcję stresu i spędzanie czasu z bliskimi. Coraz więcej osób postrzega go także jako **element stylu życia czy sposób na kontakt z naturą**.

Formy korzystania z roweru są zróżnicowane — od jazdy po mieście, przez przejażdżki po lesie czy trasami rekreacyjnymi, po szosowe wycieczki. Popularne stają się także nieformalne spotkania rowerowe, takie jak **coffee ride'y czy spontaniczne ustawki**, które łączą aktywność fizyczną z życiem towarzyskim. Rowerzyści pokonują zarówno **krótkie dystanse związane z codziennym życiem, jak i dłuższe, rekreacyjne trasy**.



Pozytywny, ale niejednoznaczny wizerunek rowerzysty

Respondenci wskazują, że rowerzyści kojarzą im się z **aktywnością, zdrowym stylem życia, troską o środowisko oraz swobodą poruszania się**. Wśród pozytywnych emocji pojawiają się podziw, sympatia i poczucie wspólnoty. Jednocześnie często zarzuca się rowerzystom, że są nieprzewidywalni, pojawiają się zniechęca, nie zwracają uwagi na innych uczestników ruchu, wymuszają pierwszeństwo. Ten obraz jest jednak bardziej złożony. Rowerzyści również regularnie mierzą się z **niebezpiecznymi zachowaniami innych użytkowników dróg**. Powszechny jest widok na ścieżkach rowerowych wpatrzonych w telefon pieszych, biegających dzieci czy niepilnowanych zwierząt.

Rowerzyści zwracają także uwagę na agresywne zachowania kierowców — co trzecia osoba jeżdżąca rowerem doświadczyła lub była świadkiem takich sytuacji. To pokazuje, jak bardzo potrzebujemy – jako uczestnicy ruchu drogowego – **kultury (nie tylko) rowerowej i wzajemnej uważności**.



Jeździmy od dziecka, ale przepisy znamy słabo

Większość Polaków uczy się jeździć bardzo wcześnie, ale **realna znajomość przepisów ruchu drogowego jest mała**. Nie wszyscy znają dobrze przepisy ruchu drogowego, natomiast wielu często obserwuje ich naruszenia. To wyraźny sygnał, że potrzebna jest zakrojona na szeroką skalę edukacja dotycząca **zasad bezpiecznego poruszania się**.



Wyposażenie i nawyki – wciąż do poprawy

Wielu rowerzystów dba o widoczność (oświetlenie, odblaski), ale pozostałe nawyki związane z bezpieczeństwem wciąż pozostawiają wiele do życzenia. **Używanie kasku nie jest standardem wśród rowerzystów, a jazda w słuchawkach wciąż się zdarza**, zwłaszcza młodszymi badanymi. Często brakuje też świadomości, że **dopasowanie roweru do sylwetki** ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo.



Kradzieże i ochrona – słabe ogniwo

Kradzieże rowerów są częste – zarówno w przestrzeni publicznej, jak i w miejscach pozornie bezpiecznych (na klatkach schodowych czy w piwnicach). Mimo stosowania zapiek **ich skuteczność bywa ograniczona**, a ubezpieczenia rowerowe nadal nie są standardem. Potrzebne są edukacja i komunikacja dotyczące **skuteczniejszych zabezpieczeń oraz korzyści z ubezpieczeń rowerowych**.



Sprzęt i technologie – coraz bogatszy ekosystem

W wielu gospodarstwach domowych jest **więcej niż jeden rower**. Użytkownicy dobierają rower do swoich potrzeb i danej chwili (miejski, górski, szosowy czy gravelowy).

Technologia, zwłaszcza cyfrowa, odgrywa coraz większą rolę w życiu rowerzystów: sięgają oni po aplikacje pozwalające planować i monitorować trasy, treningi czy tempo jazdy, a także dzielić się swoimi wynikami, publikują w internecie własne treści. W ten sposób rozwija się nowa, cyfrowa kultura rowerowa.



ZAKOŃCZENIE

Program Rowerowa Polska PZU to nasza odpowiedź na rosnącą wśród Polaków popularność jazdy na rowerze i zainteresowanie związanymi z nią kwestiami bezpieczeństwa. W pełni dzielimy opinię, że bardzo ważną rolę odgrywają edukacja oraz budowanie poczucia odpowiedzialności – zarówno wśród rowerzystów, jak i kierowców.

Każdy uczestnik ruchu drogowego ma realny wpływ na bezpieczeństwo na drodze, niezależnie od tego, w jaki sposób się porusza: pieszo czy jednym z wielu dostępnych środków transportu – rowerem, samochodem, hulajnogą. **Pragniemy promować jazdę na rowerze jako sposób przemieszczania się i jako ważny elementu zdrowego stylu życia.** Chcemy współtworzyć kulturę rowerową opartą na wzajemnym szacunku, świadomości i trosce o innych, a jednocześnie dbać o bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Pierwszym krokiem na tej drodze jest niniejsze opracowanie, które zapowiada zakrojone na szerszą skalę działania związanych z edukacją i bezpieczeństwem. W ten sposób chcemy dbać o dobrostan wszystkich użytkowników rowerów w Polsce.

Zapraszamy do lektury i śledzenia naszego programu Rowerowa Polska PZU na stronie: rowerowa-polska-pzu.pl.

801 102 102 pzu.pl
Opłata zgodna z taryfą operatora

