



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistu - informační list o zlepšení



Obchod

Základní informace

Hodnota trhu s jízdními koly v evropských státech se v roce 2016 pohybovala kolem 13,2 miliard eur. Očekává se, že do roku 2022 poroste tempem 5,5 % ročně. Pro srovnání, evropský trh s automobily by měl do roku 2024 růst tempem pouze 1,7 % ročně. [1, 2, 3].

Odhadovaný počet cykloturistických cest v zemích EU je 2,3 miliardy ročně, což je ekvivalent pro ekonomickou hodnotu 44 miliardy euro. Na cykloturistiku je navázáno asi 525 tisíc pracovních míst v EU a jen ve Francii utratí cykloturisté o téměř 20 % víc než je průměrná částka pro všechny turisty. Pro srovnání, lodní turistika v roce 2012 představovala hodnotu 38 miliard euro a 326 tisíc pracovních míst. [1, 4, 5, 6].

Pozitivní účinky




Nákladní jízdní kola mohou v intravilánech nahradit následující procentní podíl cest vykonaných motorovým dopravním prostředkem: [1, 7]:

- + 23-25 % komerčních zásilek ve městech
- + 50 % komerčních cest v rámci služeb a údržby
- + 77 % soukromých logistických cest (nákupy, volný čas, doprava dětí)




Zákazníci, kteří jezdí nakupovat na kole, představují v zemích EU celkový objem spotřeby 111 miliard euro. Ti, kdo přijedou na kole, utratí víc než zákazníci v autech, ať už během určitého časového období, nebo v souvislosti s parkovacím místem, které je pro ně

nutné zajistit: v přepočtu na metr čtvereční přináší parkování pro cyklisty 5x větší maloobchodní útratu než parkování pro auta. Cyklisté víc nakupují v místních ochodech a jsou věrnějšími zákazníky. Maloobchodníci však často podceňují velikost podílu zákazníků – cyklistů, a naopak přeceňují podíl zákazníků v autech. Dojde-li na nějaké ulici k úpravám ve prospěch cyklistů a chodců, kteří získají víc prostoru na úkor osobní automobilové dopravy, pak pokles počtu zákazníků, kteří jezdí autem, je víc než stoprocentně kompenzován zákazníky, kteří přijdou pěšky nebo přijedou na kole. Když Londýn provedl v nákupních ulicích a v jednotlivých centrech města úpravy na podporu aktivní mobility, míra neobsazenosti v maloobchodech poklesla o 17 %, a naopak hodnota nájemného maloobchodních prostor vzrostla o 7,5 %. (1)

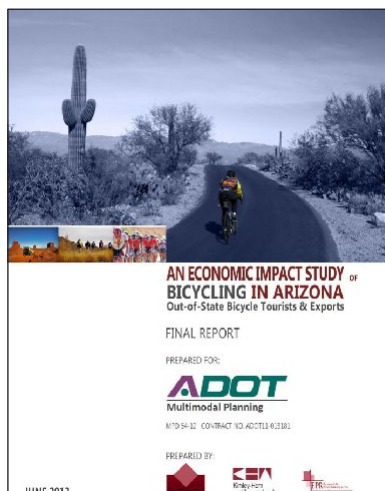
Přínosy

	Vyšší útraty
	Menší počet komerčně užívaných aut, která jsou nahrazena nákladními koly
	Vyšší ekonomická hodnota v souvislosti s cykloturistikou

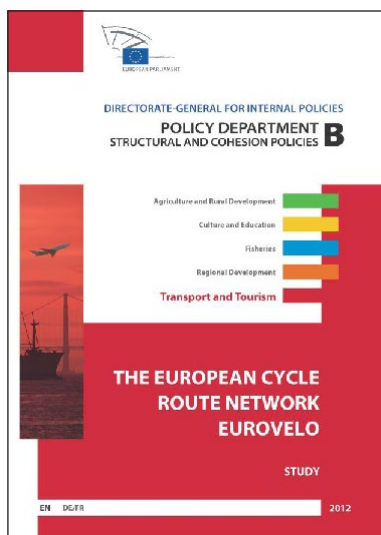
Problémy

	Informovanost firem a podniků o možnosti přechodu od osobních aut a dodávek k jízdním kolům
	Nutnost implementace silné dopravní politiky ve prospěch cyklistiky
	Problémy mohou nastat v souvislosti se změnami v územním plánu, které mají zajistit dostatek vhodného prostoru pro pěší zóny a cyklistické ulice

Příklady:



Studie ekonomických dopadů cyklistiky ve státě Arizona: studie zaměřená na ekonomický vliv cykloturistů, kteří do Arizony cestují odjinud, ať už na různé akce, výlety s průvodcem, závody nebo výcvikové kempy. Výsledky studie informují o maloobchodních tržbách ve výši 57 milionů dolarů a 721 souvisejících pracovních místech ve státě Arizona. [8].



Dokument k EVROPSKÉ SÍTI CYKLOTRAS EUROVELO uvádí, že na Evropu ročně připadá asi 2295 miliard cykloturistických cest, jejichž hodnota přesahuje 44 miliard euro. Stejná studie rovněž uvádí, že po svém dokončení bude síť ECF EuroVelo generovat ročně asi 7 miliard euro přímých příjmů. [4].

Reference a odkazy

1. <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>
2. GAI (2016). *Global Bicycle market study 2016*
3. AlixPartners (2017). *Global Automotive Outlook 2017*
4. European Parliament, Directorate General for Internal Policies (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo. Study. In: https://ecf.com/files/wp-content/uploads/studiesdownload.pdf*
5. ATOUT France (2009). *Spécial économie du vélo. Étude complète. In : https://www.au5v.fr/IMG/pdf/rapport_economie_du_velo_-_altermodal.pdf*
6. CLIA - Cruise Lines International Association (2013). *Europe Economic Contribution Report (2013 edition)*
7. CycleLogistics (2014). *CycleLogistics Baseline Study 2014.*
8. https://apps.azdot.gov/files/ADOTLibrary/Multimodal_Planning_Division/Bicycle-Pedestrian/Economic_Impact_Study_of_Bicycling-Final_Report-1306.pdf

Publisher & Media Owner: SABRINA Project Partners

Contact: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, European Institute of Road Assessment – EuroRAP | olivera.rozi@eurorap.org | www.eira-si.eu

Graphic Design: Identum Communications GmbH, Vienna | www.identum.at

Image credits: iStock, SABRINA Project Partners



**SABRINA: No fears
about safety on
two wheels.**

Copyright ©2022

The SABRINA Project has been co-funded by European Union Funds (ERDF, ENI).
The information and views set out in this document are those of the SABRINA Project Partners and do not necessarily reflect the official opinion of the European Union/Danube Transnational Programme.



#safetyon2wheels