



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató brosúra

Gazdasági haszon



Áttekintés

Az európai kerékpárpiacon értéket 2016-ban 13,2 milliárd euróra becsülték. 2022-ig 5,5 %-os éves növekedési ráta várható. Összehasonlításként az európai autópiacon 2024-ig csak 1,7 %-os növekedés várható [1, 2, 3].

A **turisztikai célú kerékpáros utazások éves** becsült száma az EU-ban **2,3 milliárd**, ami **44 milliárd eurós teljes gazdasági értéknek** felel meg. A kerékpáros turizmushoz **az EU-ban kb. 525 000 munkahely** kapcsolódik. Franciaországban a kerékpáros turisták **közel 20 %-kal többet** költöttek, mint a turisták összességében átlagosan. Összehasonlításként a hajós nyaralás iparágának **a gazdasági értéke 2012-ben 38 milliárd euró volt, és 326 000 munkahelyet** biztosított [1, 4, 5, 6].

Pozitív hatások

A teherkerékpárok a városokban a motoros járművel megtette utakat az alábbi arányban tudják kiváltani [7, 7]:

- + A városi **üzleti kézbesítések**et **23-25 %-ban**
- + **Az üzleti szolgáltatásokhoz és karbantartásokhoz kapcsolódó utakat** **50 %-ban**
- + **A magáncélú logisztikai utakat** (bevásárlás, szabadidő, gyermekszállítás) **77 %-ban**

A bevásárláshoz a kerékpárjukat használó vevők az EU-ban **összesen 111 milliárd euró fogyasztást** eredményeznek. A **kerékpárral érkező** vevők időszakra vonatkoztatva és a rendelkezésre álló parkolófelületre vetítve egyaránt **többet költenek, mint az autóval közlekedők**: A **kerékpáros parkoló** négyzetméterenként **5-ször**

nagyobb kiskereskedelmi költsést **eredményez**, mint egy ugyanakkora területű autóparkoló. A kerékpárosok helyben intézik a bevásárlásaikat, és **hűségesebb ügyfelek**. A kiskereskedők **gyakran alábecsülik a kerékpárral bevásárló ügyfeleik arányát**, és túlbecsülik az autóhasználók arányát az ügyfelek között. Ha egy utcát úgy építenek át, hogy több helyet biztosítson a kerékpárosoknak és a gyalogosoknak, és kevesebbet az autósoknak, az autóval érkező vevők hiányát **a gyalogosan vagy kerékpáron közlekedő ügyfelek bőségesen kompenzálják**. Londonban a bevásárlóutcákban és a városközpontokban az aktív mobilitási fejlesztések bevezetése után **az üresen álló üzlethelyiségek aránya 17 %-kal csökkent, a kiskereskedelmi helyiségek bérleti értéke pedig 7,5 %-kal növekedett** [7].

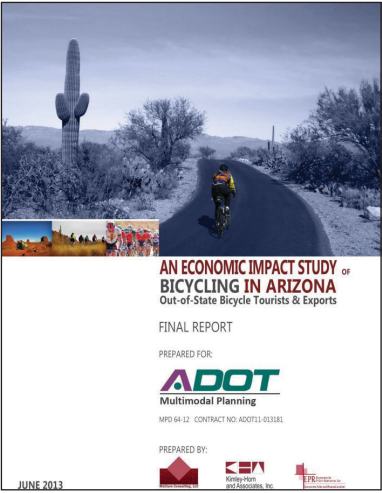
Előnyök

	Nagyobb kiskereskedelmi költség
	A teherkerékpárok révén kisebb mértékű haszonjármű-használat
	A kerékpáros turizmushoz kapcsolódó nagyobb gazdasági érték

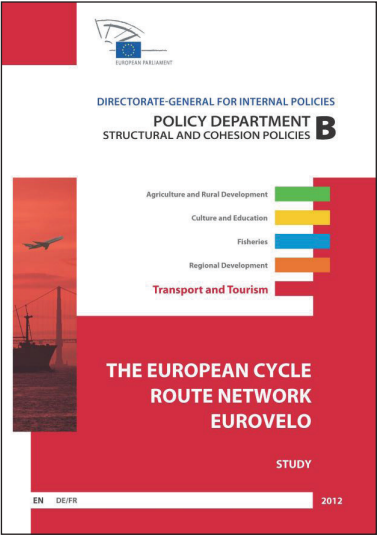
Problémák

	Vállalatok és üzletek tudatossága a személy- és kisteherautóról kerékpárra váltás tekintetében
	A kerékpárhasználatot támogató erős közlekedéspolitikát kell bevezetni
	Problémákkal járhat a területrendezési tervek módosítása a több gyalogosfelület és kerékpárosbarát utcák érdekében

Példák



A Tanulmány az arizonai kerékpározás gazdasági hatásairól: más államokból érkező kerékpáros turisták és export a rendezvényekre, szervezett túrákra, versenyekre és edzőtáborokra más államokból Arizonába érkező kerékpárosok hatásaira összpontosított. A kutatás a kiskereskedelemben 57 millió dollár forgalmat és 721 munkahely létrejöttét dokumentálta az államban [8].



Az Eurovelo Európai Kerékpárútvonal Hálózat dokumentum megállapítja, hogy Európában évente mintegy 2,295 milliárd turisztikai célú kerékpáros utazás történik több, mint 44 milliárd euró értékben. Ugyanez a tanulmány megállapítja továbbá, hogy az ECF EuroVelo hálózata elkészülte után 7 milliárd euró közvetlen bevételt fog generálni [4]

Hivatkozások és linkek

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

Kiadó & médiatulajdonos: SABRINA Project Partners

Kapcsolat: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, Európai Útértékelési Intézet —
EuroRAP | olivera.rozi@eurorap.org | www.eira-si.eu

Grafika: Identum Communications GmbH, Vienna | www.identum.at

Fotó: iStock, SABRINA Project Partners

Nyomtatás: Gugler GmbH, Melk/Donau

Copyright ©2022



**SABRINA: Nem kell
félnek két keréken.**

A SABRINA egy az Európai Unió alapjai (ERFA, ENI) által társfinanszírozott projekt.

A jelen dokumentumban bemutatott információk és nézőpontok a SABRINA Projekt partnereinek álláspontját tükrözik, és nem feltétlenül vannak összhangban az Európai Unió/Dunai Transznacionális Program hivatalos álláspontjával.



#safetyon2wheels