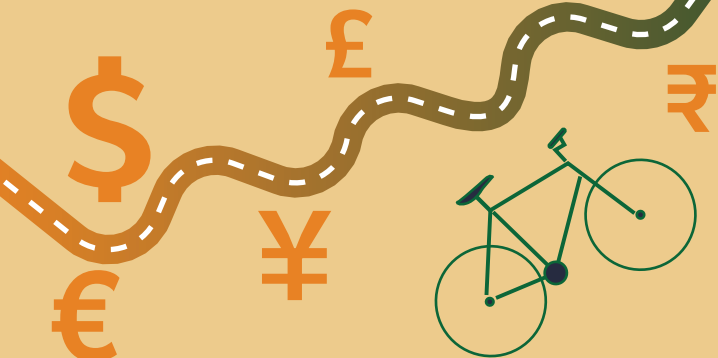


Jízda na kole

má pozitivní dopad na jednotlivce, firmy, ekonomické sektory a společnost jako celek



Bikenomics

zkoumá a posuzuje peněžní hodnotu spojenou s těmito benefity

Pro více informací klikněte nebo skenujte (en)



Nabídka parkování zaměstnancům, kteří dojíždějí na kole, stojí 6x méně než zřízení parkovacích míst pro auta. Pontificia Universidad Catolica, Lima, Peru

Argumenty hodnotící finančně-obchodní dopady cyklistiky na jednotlivce či společnosti

skenujte (en) klikejte (en)



300+ pracovních míst spjatých s aktivitami týkajícími se jízd na kole dělají každoroční ekonomický objem více než 34 milionů €. Rotterdam, Nizozemsko

skenujte (en) klikejte (en)



Posouzení ekonomických dopadů zkoumá vliv cyklistiky na pracovní místa a HDP



20 miliard € je hodnota výnosů z investic do cyklistické dopavy během pandemie Covid-19. Itálie

Analýza nákladů a výnosů ukazuje pozitivní vliv cyklistiky na blahobyt společnosti

skenujte (en) klikejte (en)



PROČ je UŽITEČNÉ?

nastavit správně priority investic do mobility

zkoumat, kdo má prospěch a kdo ztrácí kvůli jednotlivým projektům, a podle toho alokovat prostředky

komunikovat jednoduše výhody pro získání podpory zainteresovaných stran

posunout vnímání cyklistiky. Nejde jen o sport a rekreaci, ale primárně o dopravní prostředek

Společný projekt



WORLD RESOURCES INSTITUTE

S technickou podporou

DECISIO





Cyklistika je udržitelná, hospodárná a rozvojová politika

1 **Cyklistika jako environmentální politika:** Životní cyklus jízdního kola je, co se týče emisí CO₂ na ujeté kilometry, o 93 % nižší než u auta.

2 **Cyklistika jako podpora produktivity:** Dopravní zácpy jsou brzdou ekonomického rozvoje, každá hodina strávená v zácpě je neproduktivní. Jízda do práce nebo do školy na kole zvyšuje produktivitu a snižuje nemocnost.

3 **Cyklistika jako bezpečnostní politika:** 1,35 milionů lidí každoročně zemře při dopravních nehodách. Ty jsou hlavní příčinou úmrtí dětí a mladistvých (věk 5–29 let).

4 **Cyklistika jako politika nakládání s prostorem:** Automobily využívají půdu velmi neefektivně. Parkování jednoho auta zabere 20 m² (ve srovnání s 2 m² u jízdního kola) a přitom průměrně více než 22 hodin denně parkuje.

5 **Cyklistika jako zdravotní politika při Covidu-19:** Cyklodoprava je cenově dostupné řešení mobility, které pomáhá lidem si udržet bezpečné odstupy i vlastní kondičku. Města po celém světě v reakci na pandemii vyznačila „pop up“ cyklopruhy, které vrátily prostor v ulicích zpátky lidem.

6 **Cyklistika jako dopravní politika:** Investice do cyklodopravy přepočtené na jednoho cestujícího jsou několikrát levnější než jiné způsoby dopravy – zvláště v porovnání s auty. Každý kilometr ujetý na bicyklu navíc vytváří sociální benefity, zatímco každý kilometr ujetý v autě znamená pro společnost velké ztráty.

7 **Cyklistika jako vzdělávací politika:** U studentů, kteří do školy chodí pěšky či jezdí na kole, bylo prokázáno vyšší soustředění a také lepší prospěch ve škole.

8 **Cyklistika jako politika spravedlnosti:** Cyklodoprava umožňuje chudým přístup k socioekonomickým příležitostem. Pokud je infrastruktura navržena bezpečně, bude ji také používat více žen, dětí i seniorů.

9 **Cyklistika jako politika veřejného zdraví:** 30 minut jízdy na kole denně odpovídá doporučení Světové zdravotnické organizace (WHO) ohledně množství fyzické aktivity a snižuje riziko cukrovky, obezity, deprese a dalších závažných zdravotních problémů.

10 **Cyklistika jako sociální politika:** Čtvrti, které jsou příjemnější k chůzi a jízdě na kole, zvyšují kvalitu života, atraktivitu místních podniků, a pomáhají tak vytvářet pulzující města.

Pro reference a další informace klikněte nebo skenujte (en)

