

CYKLISTA NA NÁKUPECH: NEJLEPŠÍ PŘÍTEL MĚSTSKÝCH CENTER

HLAVNÍ POZNATKY

Ekonomice EU přináší cyklistická doprava výrazné benefity: např. zdravotní přínosy v podobě nižší úmrtnosti můžeme vyčíslit na 114-121 miliard EUR, přínosy v podobě menšího dopravního přetížení na cca 25 miliard EUR. Kromě toho může vytvářet pracovní příležitosti: jen v EU při současné míře cyklo dopravy s tímto oborem souvisí více než 650 000 pracovních míst. Pokud by se podíl cyklistů zdvojnásobil, vzniklo by dalších víc než 400 000 míst.

Velká část doposud vyčíslených ekonomických přínosů cyklo dopravy se týká především národní úrovně; je velmi důležité o těchto přínosech mluvit a používat je jako argumenty pro silnou evropskou i národní politiku cyklo dopravy a pro investice určené k jejímu rozvoji. Pro hledání těch správných argumentů je však stejně důležitá i úroveň místní, protože právě tam proudí většina financí a padají konkrétní rozhodnutí například o transformaci ulic ve prospěch cyklistů. Právě na místní úrovni však doposud panuje hodně nejistot, pokud jde o přínosy cyklistické dopravy – maloobchodníci se často obávají, že víc prostoru pro cyklisty a chodce v ulicích, a tedy méně místa pro auta, bude znamenat méně zákazníků a menší obrat.

Tato zpráva má ukázat, že podobné obavy jsou neopodstatněné. Nejprve ukážeme, že zákazníci-cyklisté jsou významným zdrojem obratu v maloobchodě, a pokud by se nám podařilo dosáhnout našeho cíle, tj. zdvojnásobení podílu cyklistů, mohli by být i zdrojem zvyšování obratu, a to především v centrech měst a obcí. S využitím dřívější rakouské studie odhadujeme, že dopady cyklo dopravy na maloobchod v EU jsou následující:

V současnosti představuje objem spotřeby zákazníků-cyklistů v evropské osmadvacítce 111 miliard EUR.

Pokud by se podíl cyklistů v zemích EU (mimo Chorvatsko) zdvojnásobil, maloobchodní obrat by vzrostl o více než 27 miliard EUR, což by přineslo významnou ekonomickou vzpruhu nejen do center, ale do celých měst a obcí v evropských státech.

MÍSTNÍ PŘÍPADOVÉ STUDIE Z EVROPY I JINÝCH MÍST SVĚTA UKAZUJÍ MIMO JINÉ NÁSLEDUJÍCÍ:

- Zákazníci, kteří přijedou na kole, utrácejí víc peněz než ti, kteří na nákup jedou v autě, ať už během určitého časového úseku, nebo na jedno dostupné parkovací místo. Řidiči aut mohou sice utratit větší obnos na jeden nákup, ale na druhou stranu jezdí nakupovat méně často. Cyklisté nakupují lokálně a jsou jako zákazníci loajálnější.
- Obchodníci velmi často podhodnocují číslo, které představuje podíl zákazníků-cyklistů, a naopak nadhodnocují počet zákazníků-řidičů aut.
- Je-li ulice upravena způsobem, který dává víc prostoru cyklistům a chodcům a ubírá prostor autům, velmi rychle dochází ke kompenzaci a úbytek zákazníků-řidičů nahrazují chodci a cyklisté.

PŘEHLED DALŠÍCH STUDIÍ NA TÉMA CYKLISTICKÉ DOPRAVY A MÍSTNÍHO MALOOBCHODU

1. KODAŇ

- Cyklisté v Kodani vytvářejí v obchodech i supermarketech vyšší tržby než řidiči aut (cyklisté 2,5 miliard EUR, řidiči 2,04 miliard EUR).
 - Studii o souvislostech mezi nakupováním a způsobem dopravy realizovalo město Kodaň v roce 2013:

<http://www.cycling-embassy.dk/2013/08/26/are-cyclists-good-customers/>

2. BRISTOL

- Podle odhadů prodejců v Bristolu je podíl zákazníků-řidičů aut o celých 100 % vyšší než tomu je v realu: v průzkumu uvedli, že autem přijíždí na nákup 41 % zákazníků, zatímco skutečné číslo bylo jen 22 %. V případě cyklistů to bylo naopak: podíl cyklistů mezi svými zákazníky odhadli na 6 %, reálný podíl je ale 10 %. Kromě toho prodejci nadhodnotili i vzdálenost, kterou zákazník musí do jejich obchodu urazit: domnívali se, že jen 12 % zákazníků bydlí od obchodu ve vzdálenosti menší než 1 km, skutečné číslo je však celých 42 %.
 - Jak se zákazníci dopravují do obchodu (2006), Informační list Sustrans

<http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/Shoppers-and-how-they-travel.pdf>

3. FRANCIE

- Podle průzkumu, který proběhl v šesti francouzských městech, utratí cyklisté za nákupy týdně víc peněz než řidiči aut (24,35 EUR cyklisté, 21,65 EUR řidiči). Utratí sice menší sumu na jeden nákup, ale během týdne nakupují častěji.
 - Brichet, Heran: Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés . Publication ADEME n°4841 (2003).

http://www.weekvandemobiliteit.be/system/files/bijlagen/velocommerce_2003_rapfin.pdf

4. BERN

- Podle průzkumu ve švýcarském Bernu tvoří zákazníci, kteří přijeli na kole, 7500 EUR příjmů na metr čtvereční vyhrazeného parkovacího prostoru, zatímco ti, kdo jezdí autem, jen 6625 EUR.
 - Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (2011).

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-04.pdf>

5. DAVIS (Kalifornie)

- V kalifornském městě Davis provedli analýzu téměř 1900 cest zákazníků za nákupem do nového supermarketu; podle studie utratí cyklisté 250 dolarů týdně, řidiči aut jen 180 dolarů týdně.
 - Popovich, Handy: Bicyclists as Consumers. Mode Choice and Spending Behavior in Downtown Davis, California (2014).

<http://trrjournalonline.trb.org/doi/pdf/10.3141/2468-06>

6. FLANDRY

- Diplomová práce, která analyzuje transformaci konkrétní ulice, kde původně převládá prostor vyhrazený automobilové dopravě, na ulici, kde víc prostoru získává veřejná doprava (tramvaje), a také cyklisté a chodci, vyústila v následující závěry - zákazníci, kteří už neprijedou právě kvůli nedostatku parkovacích míst, jsou zcela nahrazeni zákazníky z řad cyklistů a chodců, a celkový obrat se dokonce zvýšil. 81 % majitelů obchodů bylo spokojeno s jejich obratem po transformaci.
 - Delaere, Vandommele: Ruimtelijke en economische impact van fiets- en tramverbindingen, Casestudie Mortsel – Boechout (2015).

<http://www.scriptiebank.be/scriptie/ruimtelijke-en-economische-impact-van-fiets-en-tramverbindingen-casestudie-mortsel-boechout>

KOLIK V SOUČASNOSTI V ZEMÍCH EU UTRATÍ ZÁKAZNÍCI – CYKLISTÉ

- SOUČASNÝ PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY
- ČÁSTKA, KTEROU UTRATÍ ZÁKAZNÍCI – CYKLISTÉ (V MILIONECH EUR)

tabulka

JAK SE ZVÝŠÍ OBRAT V MALOOBCHODĚ, POKUD BUDE PODÍL CYKLISTŮ V ZEMÍCH EU DVOJNÁSOBNÝ

- NOVÝ PODÍL CYKLISTŮ
- NAVÝŠENÍ OBRATU V MSÍTNÍM MALOOBCHODĚ (V MILIONECH EUR)

Tabulka

METODIKA

Výpočet aktuálního obratu, který tvoří zákazníci – cyklisté, a zvýšení maloobchodního obratu, které by nastalo v případě zdvojnásobení podílu cyklistů, vychází z dřívější rakouské studie.

Current volume of shopping by bike

Současný objem spotřeby, který připadá na zákazníky z řad cyklistů

Pro tuto studii se aktuální objem nákupů na kole počítá jako procento z objemu spotřeby spotřebního zboží.

Pro výpočet této hodnoty byla použita následující metodika:

Nejprve byl vypočten celkový objem spotřeby v jednotlivých státech vynásobením hodnot ve dvou statistikách Eurostat:

- Průměrné spotřebitelské výdaje podle domácnosti [hbs_exp_t111]
- Počet soukromých domácností podle složení domácnosti, počtu dětí a věku nejmladšího dítěte (1000) [lfst_hhnhtych].

Druhý krok obnáší výpočet podílu spotřebního zboží v celkové spotřebě jednotlivých států, protože celková hodnota spotřeby zahrnuje i položky jako energie, telefony nebo bydlení, které nejsou pro maloobchody relevantní. Výpočet podílu spotřebního zboží vychází ze souboru dat „Celková struktura spotřebitelských výdajů podle podrobného třídění COICOP (1000) [hbs_str_t211]“ a zahrnuje následující položky:

- CP01 potraviny a nealkoholické nápoje
- CP02 alkoholické nápoje, tabák a narkotika
- CP03 oděvy a obuv
- CP051 nábytek a bytové zařízení, koberce a další podlahové krytiny
- CP052 bytový textil
- CP053 domácí spotřebiče
- CP054 sklo, stolní nádobí a kuchyňské náčiní
- CP055 náradí a zařízení pro dům a zahradu
- CP0561 zboží pro domácnost s krátkodobou spotřebou
- CP0611 farmaceutické produkty

- CP095 noviny, knihy a papírenské zboží
- CP091 audiovizuální a fotografické vybavení a zařízení na zpracování informací
- CP092 ostatní vybavení pro rekreaci a kulturu, určené pro dlouhodobou spotřebu
- CP093 jiné položky a vybavení pro rekreaci, zahradu; domácí mazlíčci
- CP1213 ostatní předměty a výrobky pro osobní péči
- CP123 jinde neuvedené předměty osobní potřeby

Podíl všech těchto položek v celkové spotřebě v jednotlivých zemích významně kolísá, od 27 % v Holandsku k 50-51 % v zemích jako jsou Malta, Rumunsko nebo Litva. Tyto odchylky je třeba začlenit do výpočtu.

Výpočty z výše uvedené rakouské studie uvádějí, že na nákupy na kole připadá podíl 6,6 % objemu spotřebního zboží. Výpočet vychází z předpokladu, že nákupy na kole jsou lokální a většinou vykonané v obci, kde nakupující bydlí. Proto autoři studie pracují se spotřebou, na které se podílejí obyvatelé dané obce přímo v obci, a s podílem nákupů vykonaných na jízdním kole. Tato hodnota samozřejmě platí konkrétně pro Rakousko a byla vypočtena pomocí údajů o objemu spotřeby ve všech městech a obcích v této konkrétní zemi. Protože neexistují žádné srovnatelné statistiky pro další státy EU, využili jsme tuto hodnotu pro extrapolaci hodnot odpovídajících zbytku Evropské unie. Vzhledem k tomu, že podíl cyklistické dopravy v Rakousku (8,1 %) se blíží evropskému průměru (7,64 %) mnohem víc než v jakémkoliv jiném státě EU, můžeme předpokládat, že rovněž podíl nákupů vykonaných na kole je blízko k průměrné hodnotě v EU. Pokud jsme tedy pro ostatní státy EU použili rakouské hodnoty, výpočty by neměly být nijak výrazně zkreslené.

Rozdíly mezi podílem cyklo dopravy v jednotlivých státech jsme začlenili do výpočtu tak, že jsme poměr podílu nákupů na kole a celkového podílu cyklo dopravy v Rakousku (6,6 % děleno 8,1 %) aplikovali na modální podíly v ostatních státech (jejich hodnoty vycházejí z dřívější studie ECF o pracovních příležitostech, které vznikají díky cyklistické dopravě). Např. v Holandsku je podíl cyklistů 31 %, takže podíl nakupujících na kolech by měl být 25 %, zatímco ve Velké Británii s podílem cyklistů 1,9 % by to bylo 1,5 %.

A nakonec je podíl nákupů spotřebního zboží vykonaných na jízdním kole vynásoben celkovým objemem spotřeby spotřebního zboží, což nám dá hodnotu nákupů vykonaných na jízdním kole.

Srovnáme-li tuto hodnotu pro Rakousko s tou v původní studii, zjistíme, že naše hodnota (cca 3 miliardy EUR) je vyšší než ta předchozí (2,5 miliardy EUR). Důvod je pravděpodobně ten, že původní studie používala údaje o spotřebě domácností z roku 2004, zatímco my jsme vzali data z roku 2010. Spotřeba domácností během daného období vzrostla o 15 %.

JAK SE ZVÝŠÍ MALO OBCHODNÍ OBRAT S DVOJNÁSOBNÝM PODÍLEM CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Ze studie ECF o vznikajících pracovních příležitostech vychází i model, který rozděluje zdvojnásobení celkového podílu cyklistické dopravy v EU mezi jednotlivé státy. Podle tohoto modelu je vyšší tempo růstu v zemích s nižšími základními hodnotami a mnohem menší růst v zemích s vysokými základními hodnotami, např. v Holandsku.

A konečně, do výpočtu není zařazeno Chorvatsko, protože žádné údaje pro odhad růstu modálního podílu v této zemi nejsou k dispozici.

