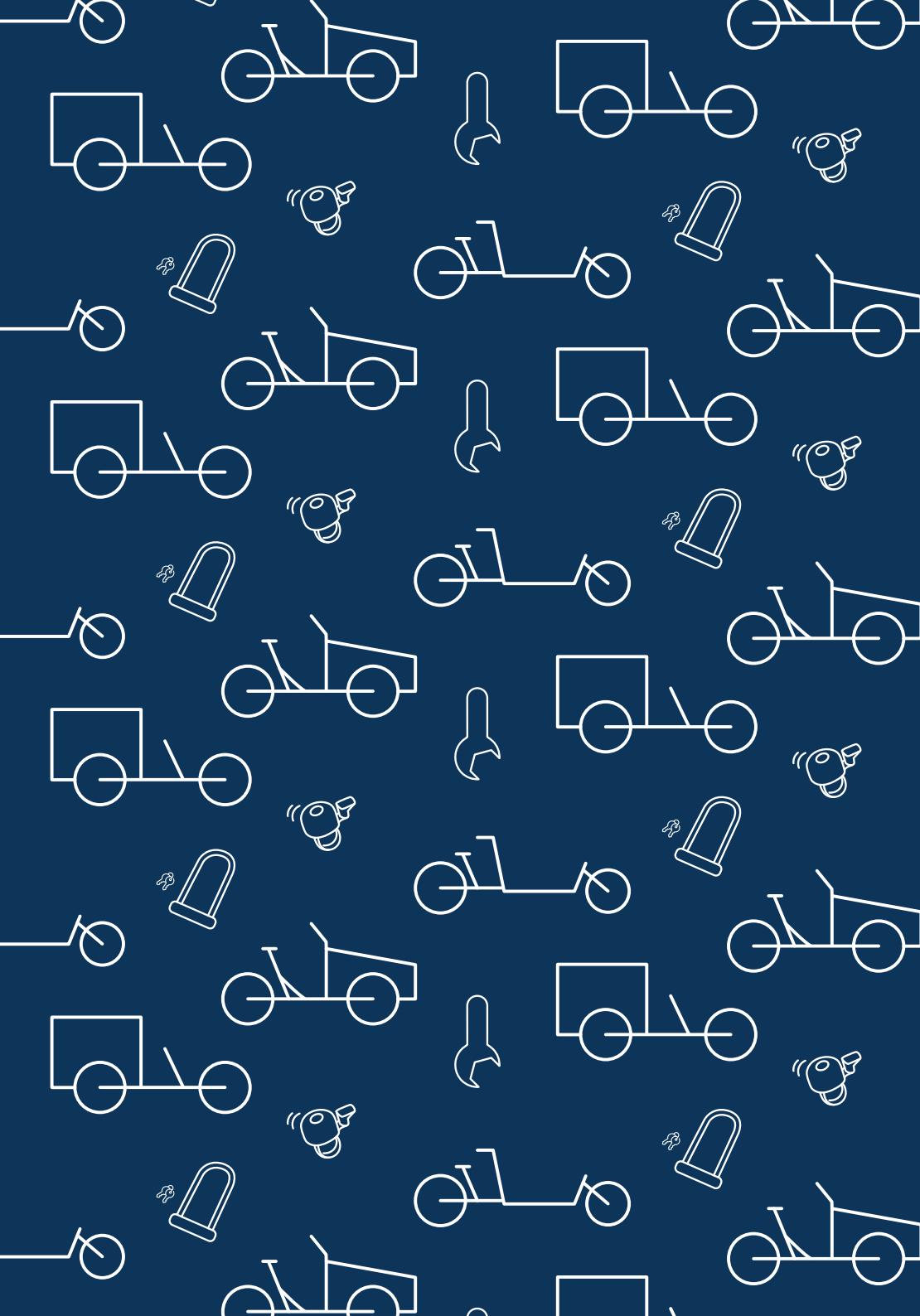


# Dvadeset razloga

*za vožnju  
teretnim biciklom*





## Dvadeset razloga za vožnju teretnim biciklom

2019

CycleLogistics - CityChangerCargoBike  
[www.cyclelogistics.eu](http://www.cyclelogistics.eu)

U ovom su dokumentu korišteni fontovi Lato i Merriweather

**Voditelji projekta**  
Copenhagenize Design Co.  
FGM-AMOR

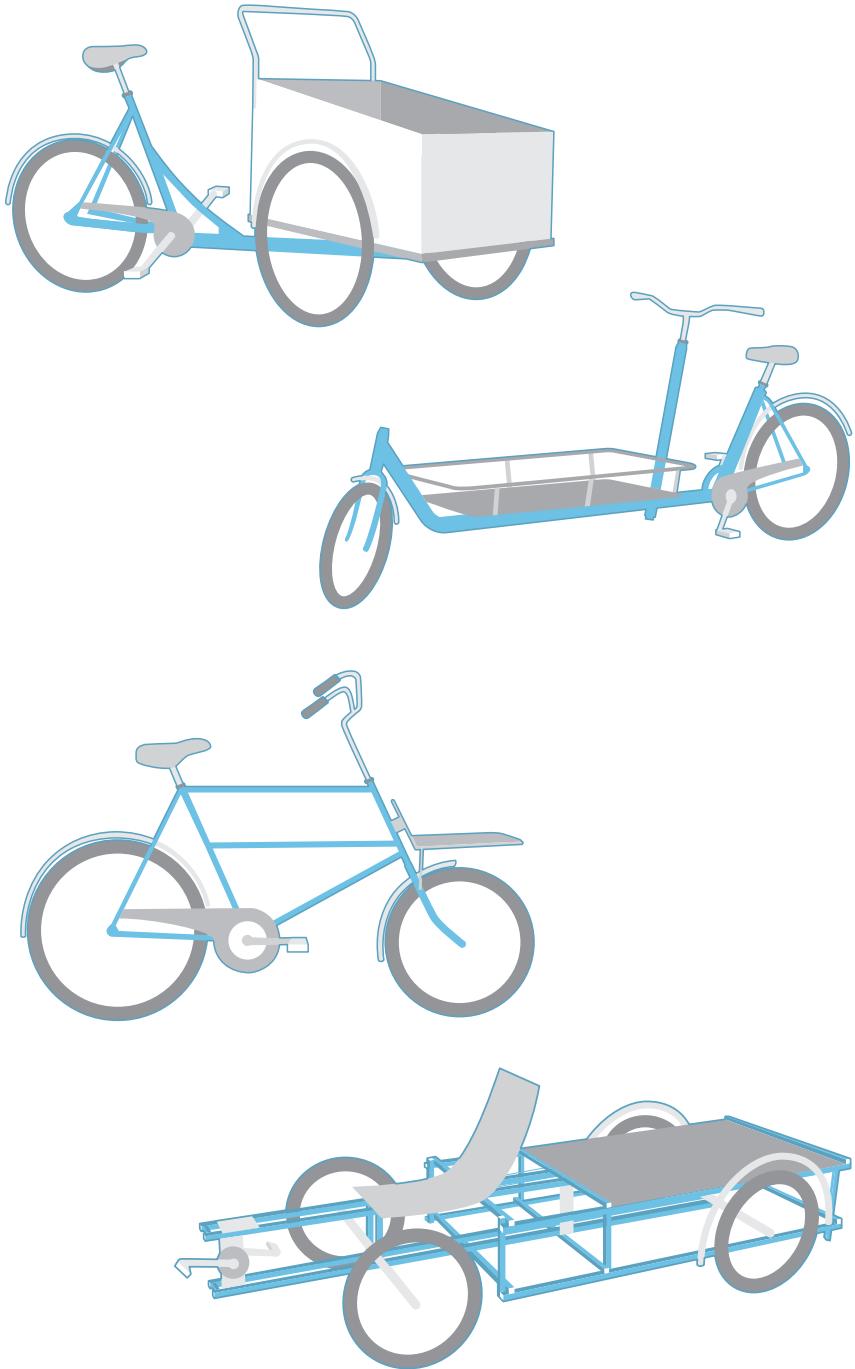
**Suradnici**  
European Cyclists' Federation  
European Cycle Logistics Federation

**Dizajn**  
Copenhagenize Design Co.



## O nama

City Changer Cargo Bike (CCCB) uspjeh temelji na neizmjernom potencijalu teretnih bicikla. Promičemo njihovu uporabu u javne, osobne i komercijalne svrhe. Zahvaljujući podršci programa Horizon2020, CCCB okuplja tim koji se sastoji od 20 partnera, od Norveške do Grčke i od Ujedinjenog Kraljevstva do Bugarske. Vodeći se najboljim primjerima iz Europe, inicijativa će podizati razinu osviještenosti ljudi, podržavati primjenu teretnih bicikla te podržavati druge inicijative za korištenje teretnih bicikla. Također ćemo pristupom poticati napredak kojim će se, među ostalim, nuditi održivije logističke operacije, unaprijediti javni prostor, uključiti građane te smanjiti gužve u prometu.



## Što je teretni bicikl?

Teretni bicikli posebno su osmišljeni kako bi se njima prevozio teret, bilo da je riječ o nečemu teškom, laganom, velikom ili malom. Teretni bicikli dolaze u mnogo oblika, u rasponu od klasičnog bicikla s košarom (tzv. Short-John), preko teretnih modela na tri kotača, do posebno izrađenih modela na četiri kotača s pomoćnim električnim pogonom za posebne komercijalne svrhe. Iako su teretni bicikli u uporabi više od stotinu godina, zahvaljujući nedavnim inovacijama u dizajnu i napajanju, suvremeniji su modeli mnogo učinkovitiji i pristupačniji.

Nosivost i cijene teretnih bicikla također su mnogo bolji: laganiji bicikli stoje 1.000 do 2.000 eura i nosivosti su 80 kg, dok teži bicikli stoje od 2.000 do 12.000 eura i mogu prevoziti i do 350 kg. Takvi se bicikli potencijalno mogu uhvatiti ukoštac s ekološkim, logističkim, prometnim i društvenim problemima s kojima se suočavaju brojni europski gradovi. Istodobno omogućavaju novo poimanje mobilnosti, prijevoza i kvalitete života.

# 1

## Ekološki je prihvatljiv

*Sredstvo za borbu protiv ispuštanja ugljičnog dioksida, zagađenja, nepotrebnog trošenja energije te za bolje iskorištavanje zemljišta.*

Buka i zagađenje koji dolaze od komercijalnog prometa izrazit su problem u gradskim središtima. Naime, gradovi proizvode 40% sve emisije ugljičnog dioksida vezane za prijevoz te 70% svih drugih zagađivača povezanih s prijevozom.<sup>1</sup> Jedan jedini teretni bicikl kojim bi se zamjenilo vozilo na dizel-gorivo godišnje može uštedjeti 5 tona ugljičnog dioksida, što znači da su teretni bicikli učinkovit alat za postizanje europskog cilja gradske logistike s nultom stopom CO<sub>2</sub> do 2030.<sup>2</sup> Osim što su teretni bicikli ekološko rješenje, za njihovu je izradu potrebno samo 5% materijala i energije koji se utroše na izradu automobila. Zemljište je također ograničen resurs u urbanim područjima i gradovima poput Berlina u kojem, prema statistikama iz 2013.,<sup>3</sup> 28 km otpada na parkirališta. Kad bi se samo 2% tog prostora pretvorilo u parkirališta za bicikle, moglo bi se parkirati više od 300.000 bicikla.





# 2

## Povoljan je i praktičan

*Promjena načina života ne samo da je moguća nego je i najjeftinije i najlakše rješenje.*

Cijena osnovnog modela teretnog bicikla može biti i samo 1.000 do 2.000 eura, dok cijene težih bicikla i onih s motorima kreću od 10.000 eura. Samo vozilo iziskuje vrlo niske operativne troškove i troškove održavanja, a sve to uz minimum osiguranja i poreza. Osim toga, zahvaljujući mehaničkoj jednostavnosti bicikla, popravke često možete izvršiti i sami, bez pomoći mehaničara. U Europi kumulativni troškovi prijevoza obitelji s djecom mogu dosegnuti i do 13% prihoda kućanstva.<sup>4</sup> Kopenhagen je odličan primjer na kojem vidimo kako se ti troškovi mogu značajno smanjiti. Naime, ondje 26% obitelji s dvoje ili više djece posjeduje teretni bicikl, a 30% teretnih bicikla služi kao zamjena za automobil.<sup>5</sup>

# 3

## Zdraviji gradovi

*Vožnja biciklom dobra je za zdravlje, a teretni bicikli dodatno podupiru cilj zdravijih gradova.*

Ako stanovništvo vozi bicikl, pojedinci će biti zdraviji, a grad će bolje funkcionirati. Očekivani životni vijek ljudi koji redovito voze bicikl povećava se za 14 mjeseci, a vozite li se biciklom, bit ćete izloženi upola manjoj količini zagađivača nego ako se vozite automobilom.<sup>6</sup> U Kopenhagenu, gdje je od 2012. do 2016. sveukupna udaljenost prevaljena biciklom porasla za 60 milijuna kilometara, stanovnici su sveukupno uzeli 50.000 dana bolovanja manje i uštedjeli sustavu zdravstva 215 milijuna eura.<sup>7</sup> Vožnja biciklom do posla svakako je odličan način prijevoza i održavanja tjelesne aktivnosti, no vožnja teretnim biciklom još je bolja! U mnogim slučajevima teretni bicikli potpuno uklanjuju potrebu za automobilom.



# 4

## Manje prometne gužve u gradovima

*Prenapučeni gradovi nova su norma, a neprestani porast online trgovine neće biti održiv bez značajnih promjena.*

Urbanizacija je sve brža, gradovi su prenapučeni, a logističke procedure sve su teže održive. Stoga europsko gospodarstvo svake godine izgubi 1% BDP-a zbog prometnih zastoja.<sup>8</sup> Dok zone s ograničenim prometom postaju sve učestalije (deseci europskih gradova onemogućili su promet motornim vozilima po centru), online trgovina svake godine raste za 10%.<sup>9</sup> Teretni bicikli učinkovito su rješenje za ovu vrstu urbanog prijevoza tereta do odredišta (tzv. „posljednji kilometar“ ili last mile). Ovi se bicikli mogu uhvatiti ukoštac s ekološkim, logističkim i prometnim problemima s kojima se bore brojni europski gradovi. Istodobno omogućuju novo viđenje mobilnosti, prijevoza i kvalitete života građana.



# 5

## Promet dostupniji svima

*Teretni bicikli uklanjaju prepreke koje stope na putu mobilnosti za sve.*

Prijevoz nije samo dolazak s točke A na točku B. Prijevoz se tiče i poslova, tržišta, socijalnih usluga, prilika za obrazovanje i mnogočega drugoga, kako u urbanim, tako i u ruralnim zajednicama. Kao najpovoljniji oblik prijevoza tereta, teretni bicikl uklanja prepreke za mobilnost i približava prijevoz gotovo svima. Povrh svega toga, za upravljanje teretnim biciklom nije potrebna vozačka dozvola. Teretni bicikli omogućavaju mlađima, ali i starijim osobama sličan pristup gradskim područjima. To je cilj programa poput Cycling Without Age („Bicikliranje bez dobne granice“), programa čiji je zadatak okupljanje uključivih i tolerantnih zajednica u kojima nečija dob, podrijetlo ili sposobnost kretanja ne sprječavaju njegovo ili njezino sudjelovanje u životu zajednice.



# 6

## Promicanje jednakosti spolova

*Trendovi vezani za teretne bicikle pokazuju značajan pomak od kulture bicikliranja kojom dominiraju muškarci.*

Broj žena koje koriste teretne bicikle, naročito za prijevoz djece, značajan je. Iako su žene u manjini kad je ukupan broj biciklista u pitanju, predstavljaju većinu korisnika teretnih bicikla kojima se prevoze djeca.<sup>10</sup> 78% žena koristi teretne bicikle za prijevoz djece dok to isto čini tek 56% muškaraca. Promicanje vožnje teretnim biciklom ublažit će nejednakost među spolovima unutar biciklističke zajednice, naročito stoga što se žene-vozačice bicikla zaustavljuju na više mesta kao što su škole, trgovine te na drugim mjestima na kojima obavljaju razne poslove.<sup>11</sup> U Nizozemskoj, gdje je ova strategija uspješno provedena, žene sačinjavaju većinu biciklista.<sup>12</sup> To nam ukazuje na činjenicu da će obrazovanje javnosti i promicanje teretnih bicikla kao uobičajenog rješenja uz izgradnju biciklističkih staza biti korisno za žene te im omogućiti da svakodnevne poslove obavljaju biciklom.



# 7

## Povećanje mobilnosti obitelji

*Najlakši, najpametniji i najzabavniji jednovolumen koji možete zamisliti.*

Vlasnici automobila suočeni su sa sve većim porezima, kaznama za emisije štetnih plinova i zabranama prometovanja. Teretni bicikli nude sigurniji i praktičniji način prijevoza za obitelji i djecu. Djecu se može voditi u školu i ići po njih sigurno i jednostavno, a da se pritom rijeke auta ne natječu na cestama i tako ne ugrožavaju djecu. S obzirom na mogućnost prijevoza i do četvero djece istodobno, i to u četverostruko manje prostora nego što ga zauzima automobil, teretni bicikli neizmjerno su korisni i učinkoviti. Zauzimaju tek djelić prostora potrebnog za parkiranje automobila pa su stoga jeftinije i sigurnije rješenje od automobila.



# 8

## Više slobodnog vremena

*Odustanete li od vožnje automobilom, uštedjet ćete otprilike jedan radni tjedan godišnje. Što ćete sa svim tim slobodnim vremenom?*

U svim velikim gradovima diljem svijeta postalo je jasno da su biciklisti barem jednak brzi, ako ne i brži od automobila.<sup>13</sup> Manje su ovisni o situaciji u prometu i najčešće se tijekom prometnih zastoja mogu kretati brže od automobila. Kad su na cestama najveće gužve, prosječna brzina automobila kreće se između 5 i 15 km/h, dok se biciklom bez mnogo truda može putovati brže od 15 km/h. U Londonu potraga za parkirnim mjestom može potrajati i do 8 minuta, što na godišnjoj razini iznosi jednu godinu provedenu u potrazi za parkingom!<sup>14</sup>



# 9

## Više živosti na ulicama

Zamjenom automobila teretnim biciklima stvaramo gradove po mjeri čovjeka.

Teretni bicikli pridonose stvaranju dinamičnijeg života na ulicama te mijenjaju nabolje iskustva pješaka i biciklista. Ugodnost nekog mjesta za život sastoji se od raznih faktora kao što su urbani dizajn, upotreba zemljišta te sustavi prijevoza koji naglašavaju ljudsku dimenziju. Kompaktnost i svestranost teretnih bicikla čini ih prikladnima ne samo za prijevoz, već i za brojne druge primjene kao što su umjetničke instalacije, improvizirane kabine za DJ-e te bicikle za prijevoz hrane. Mogućnost uživanja u interakcijama i aktivnostima na ulici poboljšava kvalitetu života.





# 10

## Sigurnije ulice

*Teretni bicikli mogu smanjiti broj automobila na ulicama i tako sačuvati i poboljšati živote.*

Kao što smo vidjeli diljem Europe, broj smrtnih slučajeva uzrokovanih prometom manji je što je na cestama više bicikla. Nije stoga slučajnost što Nizozemska, zemlja s najvećim brojem biciklista, ujedno ima i najmanji broj biciklista koji podlegnu ozljedama uslijed sudara (1.1 stradali na 100 milijuna km prevaljenih biciklom).<sup>15</sup> Istraživanje koje je nedavno proveo Institut za globalno zdravlje iz Barcelone predviđa da bi poboljšanje biciklističke infrastrukture moglo dovesti do smanjenja od 10.000 preuranjenih smrti u europskim gradovima.<sup>16</sup> Preurede li se ulice tako da se četvrtina građana vozi na biciklističkim stazama, smanjit će se prometne nesreće, ali i štetan učinak zagađivača i sjedilačkog načina života.

# 11

## Omogućava intermodalnost

*Uz mogućnost prelaska s bicikla na vlak, vaše putovanje teretnim biciklom doista nema granica.*

Biciklisti koji se voze teretnim biciklima često mogu iskoristiti prednosti koje pruža povezanost bici-klističkih staza i vlakova. Gradovi diljem Europe omogućavaju intermodalnost zahvaljujući sigurnim parkiralištima za teretne bicikle u neposrednoj blizini prijevoznih centara (kolodvori i sl.). Malmö, Maastricht, Cambridge i Utrecht neki su od grada-vora koji su napravili parkirališta za teretne bicikle na željezničkim kolodvorima. Intermodalnost teretnih bicikla, tj. mogućnost njihova korištenja na ulici, na biciklističkoj stazi i jednostavan prelazak na kolodvore, čini ih praktičnijim i bržim od automobila.



# 12

## Svestrana poslovna platforma

*Teretni bicikl moguće je prilagoditi vašim potrebama pa vam omogućava da pokrenete ili osvježite vlastiti posao uz niska ulaganja.*

Bilo da je riječ o dostavi kave i sladoleda ili pak cvijeća, sve više malih i novih poduzeća diljem svijeta koristi teretni bicikl kao fleksibilno poslovno rješenje. S obzirom na niska početna ulaganja i širok raspon mogućnosti teretnih bicikla, kreativni će umovi lako svoje zamisli pretvoriti u stvarnost. To je naročito korisno za organizatore uličnih festivala i događanja, a povećanje broja malih poduzetnika do kojeg bi tako moglo doći dobro je za gospodarstvo. Tako se otvaraju nove poslovne zone, bez ispuštanja štetnih plinova i buke.



# 13

## Radnici na koje se možete osloniti

*Vožnja biciklom dobro će doći zaposlenicima koji svakodnevno prevaljuju velike udaljenosti, a pomoći će osigurati i da se poslovanje odvija pravodobno.*

Zamjena kamiona teretnim biciklima povećava potencijal logističkog sektora tvrtke te poboljšava operativno i zdravstveno stanje zaposlenika. Kad su bolnice u Kopenhagenu prešle na prijevoz uzoraka krvи teretnim biciklom, logistički su se troškovi smanjili, broj vožnji dnevno je porastao, a broj dana koje su zaposlenici proveli na bolovanju smanjio se. Nisu smanjili opseg područja koje opslužuju, a bolnice su uspjele poboljšati zdravstveno stanje i učinkovitost zaposlenika. Prema istraživanjima UNECE-a, kad bi se broj kilometara prevaljenih biciklom u Europi udvostručio, gospodarstvo bi uprihodovalo 7 milijardi eura više zahvaljujući smanjenoj odsutnosti zaposlenika.<sup>17</sup>





# 14

## Korporativna odgovornost

Tvrtke koje žele smanjiti svoj ugljični otisak pomoću teretnih bicikla mogu se približiti tim cilju.

Utjecaj koji komercijalna proizvodnja ima na okoliš lako je mjerljiv. Moguće je izračunati sve: od ugljičnog otiska, otpuštanja stakleničkih plinova pa do toga kako pojedine organizacije iskorištavaju zemljište. Društveni i ekološki učinak tvrtke mora se uzeti u obzir prilikom izrade poslovnog modela. Upotreba teretnih bicikla može imati važnu ulogu u promjeni percepcije etičnosti tvrtke. To je mali korak koji tvrtke mogu učiniti kako bi pokazale svoju odlučnost u nakani da prijeđu na održiv model poslovanja.

# 15

## Dokaz ekološke osviještenosti

Tvrte traže rješenja kojima će dokazati da pridaju pozornost ekološkim pitanjima. Teretni bicikli u tom su pogledu iznimno uspješni.

Pridavanje pozornosti ekološkoj održivosti može biti unosno. Europski potrošači postaju sve kritičniji i oprezniji prilikom kupnje. Jedan od najlakše uočljivih elemenata u opskrbnom lancu neke tvrtke jest proces prijevoza, a većina je teretnih bicikla dovoljno velika da bi na njima bili istaknuti logotipi, reklame te poruke koje tvrtke koriste u marketinške svrhe. Činjenica da brojne najveće ekspres dostavne službe na svijetu u logističkom procesu prijevoza do krajinjeg odredišta koriste teretne bicikle pokazuje njihovu ustrajnost u nakani da prijeđu na ekološki održive modele te da (u prenesenom smislu) DHL-ova karakteristična žuta boja postane zelena.



# 16

## Ušteda

*Unosno i povoljno prometno sredstvo kojim možete prevoziti poslovne pošiljke.*

Teretni bicikli ekonomična su zamjena za klasični vozni park. Stoje tek djelić cijene koju biste platili za novi automobil, gotovo i nema troška goriva, a troškovi osiguranja, održavanja i popravka su niski pa teretni bicikli mogao tvrtkama mogu donijeti značajne uštede u voznom parku.<sup>18</sup> Među ostalim su prednostima i manje prostora potrebnog za parkiranje, manje radnika na bolovanju te manje vremena provedenog u probijanju kroz zakrčene ulice i prometne gužve. Uzmimo za primjer slučaj mesara iz Greenwicha koji je 95% dostava na udaljenostima manjima od 5 km mogao obaviti teretnim biciklom i tako uštedjeti 830£ godišnje samo na gorivu.<sup>19</sup> Veći dio težine vozila otpada na samo vozilo, a samo je djelić težina tereta pa je teretni bicikl u tom smislu vrlo učinkovit jer ima 4 do 6 puta veću korisnu nosivost po kilogramu u usporedbi s kombijem.



# 17

## Logistička učinkovitost

Za logističke tvrtke čija vozila moraju biti učinkovita i dolaziti na vrijeme, teretni bicikli najbolje su rješenje za sve veći problem dolaska do krajnjeg odredišta.

U Cyclelogisticsu smatraju da bi se sve vrste prijevoza tereta, bilo da je riječ o vrećici s namirnicama ili o hladnjaku, mogle obavljati biciklom pod uvjetom da je riječ o udaljenostima od 7 km i manje i da je težina tereta manja od 200 kg po m<sup>3</sup>. Teretni bicikli mogli bi zamijeniti pola logističkih i četvrt komercijalnih dostava u europskim gradovima.<sup>20</sup> U centru Londona logistika prijevoza do krajnjeg odredišta odlikuje se kratkim udaljenostima u vozilima koja se duže parkiraju no što voze. Teretnim se biciklima može manevrirati kroz prometne, pješačke i biciklističke zone pa se dostave izvršavaju brže nego motornim vozilima, bez obzira na to što motorna vozila mogu postići veće brzine.<sup>21</sup>





# 18

## Uštede u sustavu javnog zdravstva

*Brojne blagodati za zdravlje koje pruža češće bicikliranje mogu uštedjeti milijune sustavu javnog zdravstva.*

Za svaki prevaljeni kilometar socijalni trošak putovanja automobilom više je nego šesterostruk nego trošak putovanja biciklom.<sup>22</sup> Tu su i stvarne ekonomiske prednosti koje proizlaze iz zdravstvenih blagodati koje uživa populacija biciklista. Smanjenje mortaliteta i morbiditeta donijelo bi dodatnih 189 milijardi eura europskoj ekonomiji.<sup>23</sup> Nažalost, u europskim zemljama u kojima su privatna motorna vozila osnovna prometna sredstva, prometne su nesreće glavni uzrok mortaliteta kod mladih (15 do 24 god.).<sup>24</sup>

# 19

## Povoljnija infrastruktura

*Promicanje teretnih bicikla i biciklističkih traka najbolje je ulaganje u gradsku infrastrukturu.*

Gradovi mogu ojačati proračun promicanjem teretnih bicikla i ulaganjem u biciklističku infrastrukturu. Kontinuirana izgradnja biciklističke infrastrukture donosi veći povrat te omjer koristi i troškova nego veliki cestovni projekti i projekti javnog prijevoza, a istodobno stoji tek djelić njihove cijene.<sup>25</sup> Ulaganja u mrežu biciklističkih staza u Londonu donijela su povrat u omjeru 4:1,<sup>26</sup> a u Helsinkiju je povrat čak dvostruk te iznosi 8 eura na svaki utrošeni euro!<sup>27</sup> Dok vožnja automobilom postaje sve skuplja, a vožnja biciklom sve jeftinija, gradovi mogu prednjačiti u iznalaženju rješenja zahvaljujući ulaganjima u bicikliranje.



# 20

## Predvodnici promjena u gradskoj mobilnosti

*Prema UN-ovim Ciljevima održivog razvoja, gradovi moraju poduzeti konkretnе mjere kako bi se suočili s ekološkim problemima našeg doba.*

Gradovi se mogu približiti ugljično neutralnoj budućnosti pomoću sveobuhvatnih promjena u sustavu pružanja javnih usluga. Gradovi poput Zagreba, Helsinkiјa, Osla i Hamburga dokazali su da teretni bicikli mogu biti korisni čistačima ulica, sakupljačima otpada te poštarima i dostavljačima. Neki su gradovi potaknuli uporabu teretnih bicikla ograničivši pristup svim drugim dostavnim vozilima (Strasbourg). Neki su subvencionirali kupnju bicikla za osobnu i javnu uporabu (Berlin, Oslo), a neki su ih gradovi uključili u svoje programe javnog dijeljenja bicikla (Hamburg).<sup>28</sup> Gradske vlasti mogu građanima pokazati primjerom i obavljati svakodnevne javne upravne poslove pomoću teretnog bicikla i dajući prednost tvrtkama koje imaju vozila s niskom razine ispuštanja štetnih plinova.



# Sources

- 1 [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en)
- 2 <https://www.cyclinguk.org/news/it%E2%80%99s-boom-time-for-cargo-bikes>
- 3 [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/zahlen\\_fakten/download/Mobility\\_en\\_komplett.pdf](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobility_en_komplett.pdf)
- 4 [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Household\\_consumption\\_by\\_purpose](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Household_consumption_by_purpose)
- 5 [http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city\\_handout.pdf](http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city_handout.pdf)
- 6 [https://www.researchgate.net/publication/264405920\\_Cycling\\_and\\_Health](https://www.researchgate.net/publication/264405920_Cycling_and_Health)
- 7 [https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/19129%20Cykelregnskab%202017\\_A4%20bred\\_ENG\\_enkeltsider\\_final.pdf](https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Cykler/Documents/19129%20Cykelregnskab%202017_A4%20bred_ENG_enkeltsider_final.pdf)
- 8 European Commission; Directorate-General for Mobility Transport. (2011). White paper on transport: Roadmap to a single European transport area: Towards a competitive and resource efficient transport system. Luxembourg: Publications Office.
- 9 European Commission - Green Paper on an integrated parcel delivery market for the growth of e-commerce in the EU (2013) - [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-1151\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-1151_en.htm)
- 10 The impact of cargo bikes on the travel patterns of women by William Riggs & Jana Schwartz
- 11 Willem R. Boterman (2018) Carrying class and gender: Cargo bikes as symbolic markers of egalitarian gender roles of urban middle classes in Dutch inner cities, Social & Cultural Geography, DOI: 10.1080/14649365.2018.1489975
- 12 <https://bicycledutch.wordpress.com/2015/03/08/women-cycling-make-it-happen/>
- 13 <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/07/data-from-millions-of-smartphone-journeys-proves-cyclists-faster-in-cities-than-cars-and-motorbikes/#230ac5da3794>
- 14 <https://www.telegraph.co.uk/news/2017/02/01/motorists-spend-four-days-year-looking-parking-space/>
- 15 [http://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Brochure\\_English.pdf](http://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Brochure_English.pdf)
- 16 <https://www.citylab.com/transportation/2018/01/more-bike-lanes-could-save-up-to-10000-european-lives/551111/>
- 17 <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2018-07/Information%20note%20001%20Draft%20THE%20PEP%20Pan-European%20Masterplan%20for%20Cycling%20Promotion.pdf>
- 18 [http://federation.cyclelogistics.eu/sites/default/files/files/file\\_uploads/Economic%20Argument%20Cargo%20bike%20vs%20Van.pdf](http://federation.cyclelogistics.eu/sites/default/files/files/file_uploads/Economic%20Argument%20Cargo%20bike%20vs%20Van.pdf)
- 19 <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/12/11/as-fit-as-a-butchers-delivery-cyclist-and-richer-too/#7d9bef3c3ccc>
- 20 <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/A%20NEW%20MOVE%20FOR%20BUSINESS%20IN%20EU%20CITIES.pdf>
- 21 [http://two.cyclelogistics.eu/docs/119/D6\\_11\\_Final\\_Publishable\\_Report\\_WEBo.pdf](http://two.cyclelogistics.eu/docs/119/D6_11_Final_Publishable_Report_WEBo.pdf)
- 22 Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles by Stefan Gossling and Andy S. Choi
- 23 <http://www.cycling-embassy.dk/2017/12/05/new-bicycle-account-bicycles-outnumber-cars-central-copenhagen/>
- 24 ISTAT (2014). Comunicato stampa - Le principali cause di morte in Italia. <https://www.istat.it/it/archivio/140871>
- 25 <https://supercykelstier.dk/faq/>
- 26 <https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/info/economy1fbrf.pdf>
- 27 [https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/julk\\_2015-1\\_en.pdf](https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/julk_2015-1_en.pdf)
- 28 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800915000907>



GRAD DUBROVNIK  
CITY OF DUBROVNIK



RESPECT  
THE CITY  
POŠTUJMO  
GRAD



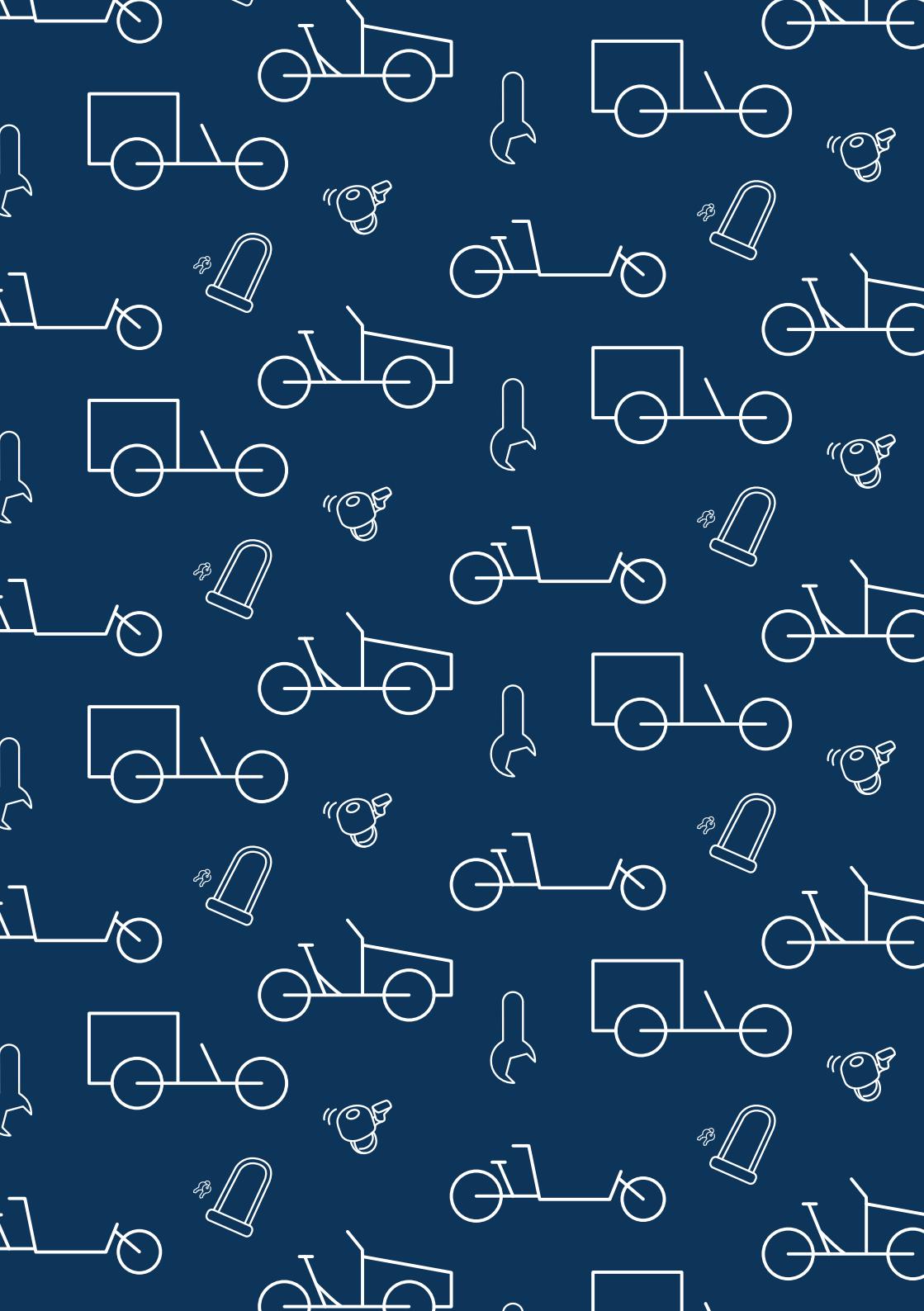
THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



This project has received  
funding from the European  
Union's Horizon 2020 research  
and innovation programme under  
grant agreement No. 769086



Ovaj dokument sadržava isključivo mišljenja autora i Iz-  
vršna agencija za inovacije i mreže (INEA) nije odgovorna  
ni za kakvu uporabu informacija iz ovog dokumenta.



Sadržaj publikacije isključiva je  
odgovornost Grada Dubrovnika

Više informacija o projektu  
*City Changer Cargo Bike (CCCB)*  
možete pronaći na [www.dubrovnik.hr](http://www.dubrovnik.hr)

 follow us on facebook  
[facebook.com/cyclelogistics](https://www.facebook.com/cyclelogistics)

 follow us on instagram  
[@CycleLogistics](https://www.instagram.com/CycleLogistics)

 follow us on twitter  
[@CycleLogistics](https://twitter.com/CycleLogistics)

 join us on linkedin  
[Cycle Logistics](https://www.linkedin.com/company/cycle-logistics/)

 email us at  
[Info@cyclelogistics.eu](mailto:Info@cyclelogistics.eu)

